

DERMAGA



DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 183 • FEBRUARI 2014

**PELINDO III
GANDENG VAN OORD BELANDA
REVITALISASI ALUR**

**PERILAKU KERJA AMAN DONGKRAK
PRODUKTIVITAS TPKS**

Menengok Kesiapan **"TOS"** Terminal Teluk Lamong



**ORGANDA TANJUNG PERAK
SIAPKAN 100 TRUCK BBG**

**E-CONTAINER CRANE
UNTUK NILAM TIMUR**

**SAAT GUNUNG
(KEMBALI) BATUK**

ISSN:2252-4762



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III

www.majalahdermaga.co.id

Leading in Port Information



Pantau terus berita terbaru di:

Leading in Port Information
www.majalahdermaga.co.id

**25 tahun bersama.
 25 tahun berkarya
 Saatnya tampil beda
 dengan eksis di dunia maya**

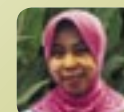
MAJALAH
DERMAGA
DERMAGA PELINDO III

DERMAGA

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



Pengarah
Dothy



Pemimpin Redaksi
Edi Priyanto



Redaktur Pelaksana
Camelia Ariestanti



Koordinator Liputan & Fotografer
Wilis Aji Wiranata



Administrasi
Ardella Trastiana Dewi



Koordinator Distribusi
R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia
 Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637
 Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI
 NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.
 Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi. Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

kompas



Apa kabar pembaca ?

Alhamdulillah Majalah Dermaga yang terbit sejak Tahun 1989, tahun ini genap berusia 25 tahun. Ulang tahun perak demikian orang biasa menyebut. Ibarat buah, usia ini menandakan kematangan dan manusia yang berusia 25 tahun sudah pada tahap kematangan. DERMAGA terbit pertama kali Tahun 1989 dalam bentuk tabloid yang hanyalah kertas 'stensilan'. Namun saat ini, seiring perkembangan teknologi dan supaya tidak ketinggalan jaman, maka DERMAGA selain terbit dalam format cetak majalah juga terbit dalam format digital yang bisa diakses melalui www.majalahdermaga.co.id.

Sejak pertama terbit Tahun 1989, Majalah DERMAGA telah berhasil memperoleh dua penghargaan. Pada Tahun 2006, Majalah DERMAGA mendapat penghargaan sebagai best internal magazine dari Perhumas maka pada Tahun 2013, Majalah DERMAGA meraih penghargaan sebagai majalah internal Badan Usaha Milik Negara terbaik versi Media Pekerja BUMN dalam event "BUMN Corporate Secretary and Public Relations Award 2013" dan gelar Indonesia Best Internal Communication Media 2013 pada ajang PR Program & People of The Year 2013 yang digelar di Hotel Shangri-La, Jakarta. Sebenarnya bukan masalah penghargaan yang membuat kami bangga tetapi eksistensi majalah ini dan kekompakan tim nya yang membuat kami merasa senang berkarya disini.

Perubahan, itulah kata kuncinya. Kalau DERMAGA berubah dari format cetak ke format online, maka Nilam Timur juga akan berubah menjadi terminal multipurpose. Terminal Nilam Timur yang mulanya merupakan dermaga konvensional dan sejak tiga tahun lalu dikembangkan menjadi Terminal Multipurpose, kini merupakan andalan Pelabuhan Tanjung Perak dalam melayani bongkar muat petikemas domestik, dalam beberapa waktu terakhir ini mendapat sorotan dari pelanggannya. Dari kalangan pengguna jasa, Reporgter Dermaga berhasil merekam keluhan yang terkait dengan kurang optimalnya peralatan bongkar muat petikemas di terminal yang sebagian juga digunakan untuk bongkar muat curah cair dan curah kering itu, karena Container Crane (CC) yang dioperasikan saat ini, dinilai kurang mampu mengimbangi arus petikemas yang terus mengalami peningkatan.

Selain itu, di edisi ini juga akan meng-ekspose Terminal Teluk Lamong. Jelang pengoperasiannya pada awal Mei 2014 Terminal teluk Lamong membutuhkan energi yang tidak sedikit. Pada beberapa pelabuhan dan terminal sebelumnya bertumpu pada solar sebagai bahan bakar diesel, Terminal Teluk Lamong akan mengawali beralih menggunakan energi listrik. Pelindo III, sebagai pengelola terminal tersebut, juga tengah melakukan kajian untuk membangun pembangkit sendiri dengan menggunakan bahan bakar gas. elama ini, energi didominasi menggunakan solar untuk menggerakkan roda-roda pelabuhan, selanjutnya akan di tinggalkan. Pelindo III telah berkomitmen ke arah go green, efisiensi yang tepat guna menjadi landasan kebijakan tersebut.

Kemeriahan peringatan HUT DERMAGA tahun ini akan dikemas dalam bentuk senam pagi bersama, donor darah, pembagian doorprize, aneka games, pesta kuliner dan launching www.majalahdermaga.co.id.

Terima kasih pembaca untuk semua kritik dan saran selama ini dan atas kebersamaan yang indah bersama kami.

Selamat membaca!

Mewujudkan Pribadi Berkinerja



Berkinerja Unggul dengan Meneladani Nabi

Pelindo III menggelar acara peringatan Maulid Nabi Muhammad SAW pada tanggal 10 Januari 2014 di Kantor Pusat Pelindo III dengan mengambil tema "Jadikan keteladanan Nabi Muhammad SAW sebagai Landasan Mewujudkan Pribadi Berkinerja Unggul dan Berakhlak Mulia". Acara berlangsung dengan khidmat dan dihadiri oleh pegawai Kantor Pusat, Cabang Tanjung Perak, Cabang Gresik, pegawai perwakilan dari anak perusahaan dan sejumlah tamu undangan lain.

Direktur Personalia dan Umum-A. Edy Hidayat N. dalam sambutannya mengatakan, "Kita patut meneladani buah pikiran Rasulullah yang cerdas dan jernih, ucapan yang santun dan lembut, serta tindakan yang arif dan bijaksana. Itulah perilaku yang diwarnai oleh akhlak mulia atau akhlaqul karimah. Akhlak mulia yang mampu menebarkan rahmatan lil-alamin; rahmat bagi semesta alam. Bukan hanya semangat beliau saja yang harus kita contoh, namun juga sifat beliau yang ulet dan jujur

dalam bekerja, sehingga Beliau mendapat kepercayaan dari para pedagang dan pembeli pada waktu itu". Lebih lanjut Dirpurn mengatakan, Sifat Rasulullah jika kita terapkan dalam kehidupan kita sebagai insan perusahaan, sudah barang tentu perusahaan tempat kita bekerja ini akan maju, akan sehat dan mendapat kepercayaan dari seluruh stakeholder.

KH Imam Hambali dalam ceramahnya mengungkapkan, Rasulullah bukan saja seorang Nabi dan seorang Rasul Allah, tetapi juga adalah pemimpin umat manusia. Ajaran Islam yang beliau sampaikan telah mengubah wajah dunia dan peradaban ke arah yang lebih baik, lebih manusiawi dan lebih beradab dibandingkan dengan waktu-waktu sebelumnya.

Rasulullah Muhammad SAW merupakan contoh yang terbaik bagi umat manusia terutama bagi kita umat Islam. Ajaran yang Beliau ajarkan kepada kita sudah selayaknya menjadi contoh yang dapat kita amalkan dalam kehidupan kita sehari-hari. (Mutiar)

Pelindo III Tanjung Emas Peringati Maulid Nabi Muhammad SAW 1435 H

Dalam rangka memperingati Maulid Nabi Muhammad 1435 H, Pelindo III Cabang Tanjung Emas menyelenggarakan kegiatan silaturahmi bersama antar pegawai pada 16 Januari lalu.

"Hal ini merupakan kegiatan rutin perusahaan untuk memperingati Maulid Nabi Muhammad SAW yang diadakan bersama para pegawai, TPKS, anak perusahaan serta para pensiunan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang", kata General Manager Pelabuhan Tanjung Emas, Tri Suhardi di Kantor Cabang Jalan Coaster No. 10 Semarang. Ia menyatakan acara keagamaan seperti Maulid ini menjadi penting karena bisa menguatkan tali persaudaraan antar umat khususnya manajemen Cabang Tanjung Emas.

"SDM merupakan asset perusahaan yang berharga untuk menggerakkan roda perusahaan, sehingga kami terus berupaya untuk mencetak SDM bermutu melalui berbagai pendidikan dan pelatihan, serta bimbingan rohani seperti yang dilakukan pada hari ini", tambah Tri.



Peringatan Maulid Nabi Muhammad ini berlangsung hikmat, Penceramah memberikan pengetahuan - pengetahuan Islami sekitar 1 jam dan bertempat di Masjid Al- Mannar Tanjung Emas Semarang. Dalam ceramah yang diberikan pada acara tersebut, "akhlaq Nabi Muhammad merupakan contoh yang harus dijadikan tauladan dan diimplementasikan oleh semua umat muslim", kata penceramah yang bernama KH. Syaifudin Zuhri ini. (Intan)

Pengukuhan Pengurus Perispindo dan Yayasan Barunawati Biru Cabang Kotabaru



General Manager Pelindo III Cabang Kotabaru-Onny Djayus melaksanakan pengukuhan pengurus Perispindo dan Yayasan Barunawati Biru Cabang Kotabaru Periode 2014 - 2017 pada pertengahan Januari lalu bertempat di Ruang Rapat Pelindo III Cabang Kotabaru.

Dalam sambutannya, General Manager mengatakan agar kinerja pengurus baru lebih ditingkatkan, pererat kebersamaan dan harus

berusaha menjadi Perispindo yang mandiri, tidak cengeng dan mampu membiayai organisasi sendiri dengan mencari peluang usaha yang dapat dikelola dan dikembangkan dengan baik.

Begitu juga dengan pengurus Yayasan barunawati Biru Cabang Kotabaru, agar lebih memperhatikan kesejahteraan para guru yang setiap hari rela mengabdikan tenaga dan pikiran untuk mengasuh anak - anak TK yang berjumlah 93 orang serta meningkatkan semangat belajar para anak - anak didik (TK), dengan melengkapi serta membenahi alat peraga dan alat bermain lainnya.

Melalui itu diharapkan minat masyarakat Kotabaru untuk menyekolahkan anak - anaknya di TK Barunawati semakin meningkat. General Manager juga mengucapkan terima kasih atas penghargaan yang setinggi - tingginya kepada para pengurus lama yang telah menjalankan amanah dengan baik untuk kemajuan Perispindo dan Yayasan Barunawati Biru di Kotabaru. (Intan)

Silver Shadow Sandar di Pelabuhan Tanjung Perak

Pada 7 Februari lalu Kapal Cruise berbendera Bahamas Amerika Serikat, SILVER SHADOW, telah sandar di Terminal Penumpang Sementara Pelabuhan Tanjung Perak. Kapal dengan LOA (Length Over All) 186 meter, GT 28.258 Ton dan draft 6,12 meter tersebut sandar di Terminal Penumpang Sementara Pelabuhan Tanjung Perak pada pukul 07.00 WIB dengan dipandu oleh seorang pandu Pelabuhan Tanjung Perak, Mulyanto, dan didampingi oleh dua orang siswa pandu.

Kapal yang dinahkodai oleh Capt. Zanello Alessandro ini menggunakan shipping agent Djakarta Lloyd dengan membawa 365 orang penumpang, dan 293 crew kapal, dan disambut dengan Tarian selamat datang jaranan yang merupakan tarian khas Jawa Timur.

Tampak pada saat Kapten kapal turun, mereka langsung diberi kalungan bunga melati dan udeng (topi khas Jawa Timur) yang diberikan oleh Kepala Dinas Pariwisata Pemerintah Kota Surabaya dan General Manager Pelindo III Cabang Tanjung

Perak-Toto Heli Yanto, yang juga memberikan cinderamata kepada Kapten kapal.

Selanjutnya disambut dengan musik tradisional Karawitan dan hiburan electone dari Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Dan terdapat pula stand-stand dari Dinas Pariwisata Pemerintah Kota Surabaya yang menjual souvenir khas Jawa Timur, selain itu juga telah disediakan stand money changer dari Bank Jatim.

Para Turis mulai turun dari kapal pukul 08.00 WIB, untuk kemudian melanjutkan perjalanan Surabaya city Tour sebanyak 50 orang atau sejumlah 3 bus pariwisata. Sedangkan turis yang tidak menggunakan jasa Tour & Travel, mereka lebih memilih untuk tetap berada di kapal atau hanya sekedar jalan-jalan di area Terminal Penumpang Sementara, bahkan ada yang lebih memilih untuk keliling kota Surabaya sendiri dengan taksi.

Selanjutnya kapal yang sebelumnya telah sandar di Pelabuhan Probolinggo ini akan meninggalkan Pelabuhan Tanjung Perak pukul 16.00 WIB, Jumat (7/2), untuk melanjutkan perjalanan ke Pelabuhan Semarang. (Mirah)

Kapal Pesiar MV. Caledonian Sky Singgah di Pelabuhan Tanjung Emas

MV. Caledonian Sky, kapal pesiar berbendera Inggris mengunjungi Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, Jawa Tengah pada akhir Januari lalu. Kapal pesiar MV. Caledonian Sky merupakan kapal ketiga yang singgah di Pelabuhan Tanjung Emas di akhir bulan Januari 2014 ini. MV. Caledonian Sky mengangkut 150 penumpang singgahi Dermaga Nusantara 2 Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, Jawa Tengah. "Seperti biasanya, Kapal Turis ini cuma sehari di sini. Menjelang petang nanti sekitar pukul 18.00 WIB mereka langsung berangkat ke Cirebon", kata General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas Semarang, Tri Suhardi di sela-sela aktivitasnya di Kantor.

Menurut pria yang akrab disapa Tri ini, kapal MV. Caledonian Sky memiliki berat 4.200 GRT dan panjang (LOA) 90 meter. Berdasarkan jadwal yang diterima, rencana masih ada beberapa kapal lagi yang akan singgah di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, pada bulan Februari akan ada 2 kapal pesiar yang singgah secara bersamaan, yaitu pada tanggal 17 Februari 2014.

"Setelah MV. Caledonian Sky, akan ada lagi kapal pesiar yang akan singgah di Pelabuhan Tanjung Emas di bulan ini dengan kapasitas penumpang yang lebih besar sekitar kurang lebih 1800 orang.

MV. Caledonian Sky singgah di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Untuk yang kedua kalinya. Sebelumnya kapal ini membawa para turis mancanegara dari kota Probolinggo. "Dari sejumlah wisatawan tersebut, mereka melanjutkan perjalanan ke candi Borobudur, Yogyakarta. Ada 4 bus disiapkan sebagai sarana transportasi bagi mereka. Beberapa mobil disediakan pihak Travel Agen untuk VIP Guest yang ingin berwisata sendiri. Namun, tak jarang dari para wisatawan yang menyewa kendaraan pribadi atau menggunakan taksi wisata untuk sekedar berkeliling Kota Semarang dengan leluasa. Live music lagu country juga disediakan manajemen untuk menghibur dan menyambut wisatawan ketika mengunjungi gedung terminal penumpang. "Selain ada hiburan musik, Ruang Tunggu Terminal Internasional kami juga dilengkapi dengan toko souvenir khas Jawa Tengah, money changer, dan internet wifi sebagai bagian dari pelayanan prima," tambahnya lagi. (Mirah)

MV. Sea Deam II Sandar di Pelabuhan Tanjung Emas

Tiba pertengahan Januari lalu, cruises MV Sea Dream II sandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Sekitar pukul 08.00 pagi, kapal dengan berat 4.333 GRT dan panjang 105 meter ini bersandar mulus di Dermaga Samudra 01. Menurut General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Emas Semarang, Tri Suhardi, MV Sea Dream II membawa 200 wisatawan dan 90 kru kapal.

"Dari sejumlah wisatawan tersebut, mereka melanjutkan perjalanan ke candi Borobudur, Yogyakarta. Beberapa bus disiapkan sebagai sarana transportasi bagi mereka. Namun, tak jarang dari para wisatawan yang menyewa kendaraan pribadi atau menggunakan taksi wisata untuk sekedar berkeliling Kota Semarang dengan leluasa," tambahnya lagi. Namun, uniknya beberapa wisatawan menggunakan transportasi sepeda yang telah disediakan MV Sea Dream II untuk berkeliling di Kota Semarang.

Candi Borobudur sendiri adalah salah satu cagar budaya yang masuk dalam World Wonder Heritages. Candi Budha ini memiliki 1460 relief dan 504 stupa Budha di kompleksnya. Borobudur terletak diatas perbukitan di Desa Borobudur, Mungkid, Magelang atau 42 km

sebelah laut kota Yogyakarta. Banyak turis mancanegara tertarik untuk mengunjungi candi ini karena Borobudur menyajikan perpaduan indah seni arsitektur India dengan filosofi tradisional pada bangunan ibadah Indonesia.

Manajemen Pelabuhan Tanjung Emas telah menyediakan Live music lagu country untuk menghibur dan menyambut wisatawan ketika mengunjungi gedung terminal penumpang. "Selain ada hiburan musik, Ruang Tunggu Terminal Internasional kami juga dilengkapi dengan toko souvenir dan internet wifi sebagai bagian dari pelayanan prima."

Tidak seperti kunjungan Kapal Pesiar sebelumnya, MV Volendam yang singgah pada tanggal 9 Januari 2014 yang membawa 1200 penumpang, kali ini MV Sea Dream II hanya membawa 200 penumpang.

Kapal yang sebelumnya berkunjung di Pulau Seribu ini memiliki draft kedalaman minus 4.4 meter LWS (Low Water Spring) ini dijadwalkan meninggalkan Pelabuhan Tanjung Emas pada pukul 18.00 WIB. Setelah dari Tanjung Emas, Kapal yang berbendera Bahamas ini rencananya akan menuju Lombok, Nusa Tenggara Barat untuk melanjutkan perjalanan wisata. (Berlian)



Jumat Bersih dan Sehat Pelabuhan Benoa

Diiringi dengan joged oplosan, Peserta Jumat Bersih dan Sehat dengan semangat mengikuti senam yang dipandu oleh 2 instruktur senam. Acara yang diikuti oleh seluruh Instansi serta Perusahaan-perusahaan yang ada di lingkungan Pelabuhan ini dimulai dengan senam bersama, sambutan dari GM Pelindo III Cabang Benoa, Sambutan dari Kepala KSOP, ramah tamah, pembagian Doorprize serta Donor Darah.

Kegiatan bersih-bersih ini dimulai dari depan kantor Pelindo III Benoa menyusuri sepanjang wilayah hijau di Pelabuhan hingga memutar kembali ke Kantor Pelindo III Benoa melalui pintu utara. Peserta menggunakan

salah satu yang beruntung mendapatkan hadiah grand prize sebuah Samsung Galaxy. Pengundian doorprize dilaksanakan sembari para peserta menikmati hidangan sarapan yang telah disiapkan oleh panitia. Meskipun tak semua mendapatkan doorprize namun mereka cukup terhibur dengan sajian yang telah disiapkan oleh panitia.

"Jadikan K3 sebagai budaya kerja, sehingga dapat meminimalisir kecelakaan kerja yang terjadi di lingkungan Pelabuhan, mengingat Pelabuhan adalah lingkungan kerja dengan tingkat kecelakaan yang cukup tinggi. Budaya K3 dapat dimulai dengan hal kecil dari diri sendiri seperti menjaga kebersihan tempat kerja dan toilet, memakai perlengkapan safety di zona-zona yang wajib



peralatan bersih-bersih yang sudah disiapkan oleh panitia yaitu sapu lidi, serokan dan plastik.

"Kegiatan ini merupakan rangkaian dari kegiatan Bulan disiplin K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja), diharapkan dengan adanya kegiatan ini, kita menjadi semakin sadar akan pentingnya kebersihan di lingkungan kita untuk menciptakan lingkungan kerja yang sehat aman dan nyaman" kata GM Pelabuhan Benoa, Capt Ali Sodikin.

Para peserta tampak sangat antusias mengikuti acara ini, selain acara ramah tamah, pengundian doorprize adalah acara yang sangat mereka tunggu-tunggu, mereka berharap-harap cemas menjadi

menggunakan perlengkapan tersebut" Jelas Kepala Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Benoa dalam sambutannya.

Kegiatan Bulan Disiplin K3 ini diharapkan memenuhi tuntutan negara-negara maju yang menjadi representasi masyarakat internasional terhadap persyaratan suatu produk barang dan jasa, antara lain memiliki mutu baik, aman dipergunakan, ramah lingkungan dan memenuhi standar internasional tertentu, diantaranya ISO 9001 series, ISO 14000 series, OHSAS 18000 series dan SMK3. sehingga pelaksanaan K3 menjadi gerakan seluruh bangsa Indonesia guna mendukung tercapainya Indonesia Berbudaya K3 Tahun 2015.(Berlian)

Terminal Penumpang Modern Pelabuhan Tanjung Perak Terus Dikebut

Pelindo III berencana mengoperasikan Terminal Penumpang Modern Pelabuhan Tanjung Perak pada bulan Mei 2014 usai revitalisasi infrastruktur tersebut.

"Sampai awal Februari 2014 ini pembangunan proyek itu sudah terealisasi sebanyak 52 persen," kata Kepala Humas PT Pelabuhan Indonesia III, Edi Priyanto.

Menurut dia, penyelesaian revitalisasi terminal penumpang ini diharapkan akan bersamaan dengan penyelesaian Terminal Teluk Lamong. Tahapan pembangunan terminal penumpang modern itu meliputi pembangunan fisik, mechanical elektrikal, pengadaan garbarata (belalai gajah) dan mebelair.

"Untuk mechanical elektrikal sendiri di antaranya jaringan listrik, alat pendingin udara, eskalator, lampu, sound system, generator set, dan water treatment (pengolahan air)," katanya.

Edi menjelaskan, saat ini proyek yang termasuk paket mechanical electrical sudah tercapai 39 persen dari total pekerjaan. "Selain itu, dalam waktu dekat akan kami pasang aluminium composite panel (ACP) yang merupakan panel untuk menutup gedung (bahan lapisan luar dinding)," katanya.

Secara keseluruhan, tambah dia, revitalisasi terminal penumpang modern ini memerlukan anggaran sekitar Rp245 miliar. Dana itu digunakan untuk pembangunan fisik sebesar Rp165 miliar, mechanical elektrikal Rp40 miliar, garbarata Rp36 miliar, dan interior termasuk mebelair sebesar Rp4 miliar.

"Khusus garbarata, sudah dilakukan lelang dan saat ini sedang dirakit di Jakarta. Kami membeli dua unit, nantinya dikirim ke Surabaya dalam posisi knock down," katanya.

Kemudian, lanjut dia, garbarata tersebut dengan segera akan dikirim ke Surabaya guna dirakit di lokasi terminal. Di sisi lain, program revitalisasi terminal penumpang modern ini merupakan program yang digagas PT Pelindo III guna menciptakan terminal yang nyaman bagi penumpang kapal laut.

Kedepan terminal penumpang modern ini mampu menampung 4.000 penumpang. Sebelumnya terminal ini memiliki daya tampung sekitar 2.500 penumpang.

Realisasi jumlah penumpang kapal laut yang melalui Terminal Penumpang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sendiri pada tahun 2013 lalu tercatat 738.326 orang, turun 18 persen dibandingkan tahun 2012 lalu yang tercatat 897.516 orang. Namun terjadi peningkatan dalam kunjungan wisatawan asing, pada tahun 2013 lalu tercatat 3.526 orang atau meningkat 294% dibanding kunjungan wisatawan asing tahun 2012 lalu yang hanya tercatat 1.200 orang.

Sebagaimana diketahui peningkatan jumlah kunjungan wisatawan asing menggunakan kapal pesiar di Surabaya terus menunjukkan peningkatan seiring dengan peningkatan jumlah kapal pesiar yang sandar di Pelabuhan Tanjung Perak. Apabila pada tahun 2013 lalu hanya dikunjungi 4 unit kapal pesiar, direncanakan pada tahun 2014 ini akan dikunjungi sebanyak 10 unit kapal pesiar.(Mirah)



Terminal Penumpang Modern Pelabuhan Tanjung Perak.

Aksi Cepat Pelindo III Keluarga Pasien Kanker Otak Lega



Oktavia Diah Ayu Safitri (tengah) bocah penderita kanker otak asal Lamongan.

Pelindo III kembali menunjukkan aksi nyata kepedulian perusahaan kepada masyarakat. Melalui Unit Reaksi Cepat Bina Lingkungan (URC BL), Pelindo III memberikan bantuan uang senilai Rp20 juta kepada Oktavia Diah Ayu Safitri (6), bocah penderita kanker otak asal Lamongan, Jawa Timur. Okta dinyatakan menderita kanker otak sejak beberapa tahun lalu yang berimbas pada hilangnya kemampuan Okta untuk melihat.

Asisten Senior Manager Analisa dan Seleksi KBL Pelindo III-Herry Wismanto mengatakan, aksi cepat Pelindo III itu ditujukan untuk meringankan beban keluarga Okta. Berdasarkan informasi yang ia terima, biaya pengobatan Okta gratis karena menggunakan fasilitas Jamkesda. Meski demikian, biaya hidup yang harus ditanggung oleh keluarga saat berobat ke RSUD Dr. Soetomo mencapai Rp1-2 juta.

"Kami memperoleh informasi ini dari koran tadi pagi (4 Februari, Red). Saat itu juga manajemen memerintahkan kepada kami untuk langsung memberikan bantuan kepada keluarga Okta guna meringankan beban mereka," jelas Herry Wismanto saat penyerahan bantuan di RSUD Dr. Soetomo.

Herry mengakui jika bantuan yang diberikan oleh Pelindo III belum sepenuhnya dapat meringankan beban keluarga Okta. Dia hanya berharap akan ada perusahaan-perusahaan lain yang ikut peduli terhadap nasib Okta

dan keluarga serta kepada para penderita kanker lainnya.

"Pelindo III menyadari bahwa BUMN adalah milik masyarakat. Oleh karenanya, sudah kewajiban kami untuk ikut membantu meringankan beban saudara kita yang tertimpa musibah. Masih banyak orang-orang seperti Okta yang juga membutuhkan bantuan," katanya.

Ayah Okta, Abdul Aziz tidak dapat menyembunyikan rasa harunya saat menerima bantuan dari Pelindo III. Aziz hanya terdiam ketika Pelindo III menyatakan akan memberikan uang Rp20 juta untuk membantu biaya hidupnya bersama istri dan anaknya ketika berobat ke Surabaya.

Sambil menahan haru, Aziz bercerita tentang kondisi anaknya. Dari ceritanya, diketahui bahwa Okta mengalami kebutaan pada Oktober 2013 saat kanker Otak mulai menyerang saraf mata. Aziz juga bercerita jika sebelumnya Okta juga pernah menjalani kemoterapi akibat kanker yang menyerang bagian perut anaknya.

"Sebelum dinyatakan kanker otak, anak saya juga pernah menderita kanker perut. Setelah menjalani kemoterapi sebanyak lima kali, Okta dinyatakan sembuh. Tak berselang lama dia mengeluh sakit kepala berlebihan dan kemudian dinyatakan kanker otak," tuturnya.

Harapan terbesar Abdul Aziz adalah melihat anaknya sembuh dan dapat melihat kembali seperti kondisi anak-anak lainnya.

Sebelumnya, Unit Reaksi Cepat Bina Lingkungan pernah memberikan bantuan serupa kepada Siti Lestari Kurniawati (10) bocah penderita gizi buruk asal Pamekasan, Jawa Timur pada Juni 2013 silam. (Mirah)

ASM Analisa dan Seleksi KBL Herry Wismanto (kiri) saat menyerahkan bantuan kepada orang tua Oktavia Diah Ayu Safitri beberapa waktu lalu.



Ilustrasi



Ilustrasi



Ilustrasi

Peringati Bulan K3 Pelindo Tanjung Intan Adakan Kegiatan Donor Darah

Dalam rangka memperingati Bulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Tahun 2014, Pelindo III Cabang Tanjung Intan mengadakan acara senam bersama dengan mengundang sejumlah instansi unsur maritim dan pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Intan yang dilanjutkan dengan kegiatan donor darah di halaman depan gedung kantor Pelindo Cabang Tanjung Intan Cilacap pada Jumat 7 Februari lalu.

Dihadiri oleh sejumlah instansi unsur maritim dan pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Intan, acara yang dimulai pada pagi ini berlangsung cukup meriah. Sejumlah kegiatan diikuti oleh para peserta, dari mulai senam bersama, sarapan pagi bersama dan dilanjutkan dengan kegiatan donor darah. "Senam bersama merupakan salah satu alternatif membentuk jiwa dan raga yang sehat pula. Acara seperti ini patut kita peringati karena dari pertemuan ini, masing-masing instansi perhubungan bisa bersilaturahmi dan mengenal satu sama lain," kata Plh. General Manager Pelindo Cabang Tanjung Intan, Fariz Hariyoso saat memberikan sambutan.

Pelaksanaan kegiatan donor darah yang dilaksanakan oleh Pelindo III Cabang Tanjung Intan bekerja sama dengan PMI Cabang Cilacap yang mendatangkan 3 dokter profesional dan 3 anggota PMI. Kegiatan ini diikuti oleh 48 peserta. "Kegiatan donor darah merupakan salah satu wujud program Corporate Sosial Responsibility perusahaan terhadap lingkungan sekitar. Kegiatan donor darah juga bertujuan untuk memperkaya cadangan darah agar mudah diperoleh saat seorang membutuhkannya," tambahnya.

Senam bersama ini diikuti oleh ratusan peserta. Selain pegawai dari Pelindo III Cabang Tanjung Intan, juga peserta

dari pihak eksternal yaitu dari Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Intan, Kepolisian Sektor Kawasan Pelabuhan Tanjung Intan, Pangkalan Angkatan Laut, Kesatuan Polisi Air Laut, Tenaga Kerja Bongkar Muat Pelabuhan Tanjung Intan, Stasiun Karantina Pertanian Pelabuhan Tanjung Intan, Kantor Kesehatan Pelabuhan Tanjung Intan, PT Panganmas Inti Persada, DPC Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia Cilacap, PT Dharmapala Usaha Sukses, dan tamu undangan lainnya. Upacara sebagai puncak kegiatan peringatan Bulan K3 2014 yang jatuh pada tanggal 12 Januari sampai dengan 12 Februari 2014 akan diadakan di halaman depan gedung kantor Pelindo III Cabang Tanjung Intan pada 12 Februari. (Mirah)



Ilustrasi

Pelindo III Tanjung Emas Bagikan Bantuan kepada Warga Musibah Banjir

Perbaikan Akses ke Pelabuhan Tanjung Emas Perlu Keseriusan

Jalan akses menuju Pelabuhan Tanjung Emas terendam rob beberapa waktu lalu

Peningkatan produksi bongkar muat petikemas sebesar 1,28 persen di Terminal Petikemas Semarang (TPKS) bulan Januari 2014 menjadi salah satu bukti keseriusan untuk memberikan pelayanan bongkar muat yang prima. Meski prediksi penurunan produksi bongkar muat Januari lalu sempat muncul akibat cuaca ekstrem di sejumlah wilayah di Jawa Tengah termasuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang namun tercatat produksi mencapai 28.395 boks atau 45.280 Teus.

"Dengan kenaikan produksi (throughput) ini menunjukkan kecenderungan terus meningkat, angka ekspor impor semakin naik di Jawa Tengah," kata GM TPKS, Iwan Sabatini.

Munculnya gangguan selama cuaca ekstrem di beberapa daerah memang cukup memberikan kesulitan bagi pelaku ekspor impor dalam melakukan pengiriman barang dari dan ke pelabuhan. Sebagai contoh akses jalan Kudus, Demak dan Jepara sempat terputus disebabkan infrastruktur jalan tergenang banjir.

"Ada sejumlah perusahaan yang kerap melakukan ekspor produk dari Kudus, seperti PT Djarum atau Pura, Biasanya mereka mereka ekspor barang melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang," terang Iwan Sabatini.

Terkait dengan hambatan pengiriman tersebut, Iwan Sabatini menambahkan TPKS tidak bisa mendeteksi, pasalnya TPKS hanya sebagai operator pelabuhan, dengan aktivitas terdepan adalah Receiving / Delivery. Jika ada maka saya kira pasti ada yang tidak terkirim atau kata lain tidak produksi."

Melihat kecenderungan cuaca khususnya di wilayah Semarang maka diperlukan perbaikan infrastruktur dari

dan ke pelabuhan termasuk akses hinterland atau ke industry menjadi perhatian pemerintah agar tetap lancar.

"Dibutuhkan keseriusan dari pemerintah daerah untuk memperbaiki kondisi jalan yang ada, atau akses hinterland sehingga para pelaku ekspor maupun impor tidak terganggu," katanya.

"Kami selaku operator pelabuhan hanya bisa memberikan masukan, sekarang tergantung pemerintah mengamankan jalur-jalur strategis ekonomi, utamanya untuk aktivitas ekspor juga impor kedatangan bahan baku yang akan diolah pabrik disekitar wilayah Jawa Tengah."

"Ketika perijinan industri dibuka oleh pemerintah daerah, maka konsekuensinya harus siap dengan infrastruktur jalan dan lain sebagainya, semua dilakukan untuk kelancaran logistik, misal jalan dilebarkan, diperkuat, ada jalan baru/ tol untuk tidak menjadi beban masyarakat setempat." Jelasnya.

Terkait dengan peningkatan produksi bongkar muat, TPKS telah melakukan beberapa persiapan antisipasi lonjakan penumpukan. TPKS tengah melakukan pembangunan CY (Container Yard/ Lapangan Penumpukan) seluas 5,3 hektar dan perpanjangan dermaga sepanjang 105 meter sehingga total panjang dermaga menjadi 600 meter yang akan mampu disandari 3 kapal sekaligus.

"Pembangunan CY dan Dermaga saat ini tepat kiranya untuk mengantisipasi pertumbuhan hingga tahun 2018 dimana TPKS memprediksikan angka produksi mencapai 750.000 Teus setahun," kata Iwan Sabatini. (Berlian)

Sejumlah beras dan mie instan dibagikan langsung oleh Pelindo III Cabang Tanjung Emas dalam acara Pelindo III Peduli Bencana Banjir pada 26 Januari lalu. Kegiatan ini dilakukan sebagai aksi tanggap darurat bencana oleh perusahaan terhadap masyarakat sekitar yang membutuhkan terutama korban banjir.

Acara Pelindo III Tanjung Emas Peduli Bencana ini diawali penyerahan beras dan mie instan secara simbolis dari Perwakilan Pelindo III Cabang Tanjung Emas kepada

pihaknya memberikan beras dan mie instan untuk warga Bandarhardjo dan Kampung Tambak Lorok-Kelurahan Tanjung Emas-Kecamatan Semarang Utara. Sebagian beras dan mie instan diberikan di posko RW 01 Bandarhardjo dan sisanya diberikan di posko Tambaklorok. Pemberian beras dan mie instan ini menurutnya difokuskan pada daerah-daerah yang terkena musibah banjir dan berada di dekat lokasi pelabuhan.

Kegiatan Pelindo III Cabang Tanjung Emas ini merupakan program CSR yang bertujuan untuk memberikan sejumlah bantuan kepada warga yang terkena musibah banjir di sekitar wilayah Pelabuhan Tanjung Emas terutama sejak turunnya hujan yang berfrekuensi sering dan cuaca buruk yang terjadi belakangan ini.

Pada kesempatan ini pula, Widjang menyempatkan diri meninjau dan turun langsung bersama anggota Komandan Rayon Militer (Danramil) setempat, tim pengamanan (security) Pelabuhan Tanjung Emas dan sejumlah wartawan untuk melihat kondisi banjir yang

terjadi di RW 01 Bandarhardjo. Meskipun ketinggian air sudah mulai surut, namun kondisinya masih sangat memprihatinkan. "Rumah-rumah masih digenangi air setinggi 10 – 15 cm dan bantuan pun mulai berkurang," kata Widjang.

Disinggung mengenai program

kegiatan CSR, pria yang menjabat sebagai Manager Operasi ini mengatakan kegiatan ini digelar sebagai wujud peduli perusahaan kepada masyarakat yang terkena musibah banjir. Pihaknya berharap agar musibah banjir ini dapat segera berakhir, air yang menggenangi cepat surut dan warga juga harus menjaga kebersihan lingkungan tempat tinggal mereka dengan baik, contohnya dengan tidak membuang sampah sembarangan. (Mirah)



Widjang Indradito (dua dari kiri) saat menyerahkan bantuan kepada warga korban banjir di Semarang beberapa waktu lalu

ketua RW setempat. Dalam kesempatan ini, Pelindo III Tanjung Emas memberikan sejumlah beras dan mie instan yang total keseluruhan terdiri dari 50 pack 5 kg beras, 16 pack 10 kg beras dan 65 kardus mie instan yang diberikan secara gratis dan diserahkan langsung ke posko – posko bantuan.

Menurut perwakilan General Manager Cabang Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, Widjang Indradito,



Suasana pelatihan K3 bagi pegawai TPKS.

Setelah menggelar pelatihan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) bagi para pegawai dan pengguna jasa, manajemen Terminal Petikemas Semarang kembali menyelenggarakan kegiatan serupa dengan sasaran operator Rubber Tyred Gantry (RTG) crane, awal Pebruari 2014 lalu.

Dalam sambutannya Manager SDM dan Umum, Budi Setiyono menyampaikan arti penting K3 bagi para operator. Dirinya menyampaikan perilaku kerja aman harus menjadi kebiasaan operator setiap harinya. Mengingat area kerja operator berada di wilayah rentan dengan kecelakaan.

"Seorang operator harus selalu menerapkan perilaku kerja aman dalam segala aktivitasnya khususnya saat berada di wilayah kerja. Hal ini ditujukan untuk meminimalisir kelalaian kerja," kata Budi.

Bekerja secara sadar dan aman sangat penting mengingat tingginya resiko kecelakaan di lingkungan TPKS. Dirinya menambahkan meski TPKS sudah mempunyai standar mutu dan tenaga ahli dibidang K3 yang juga sering melakukan sharing atau bahkan menjadi narasumber disetiap acara yang berkaitan dengan K3 namun kali ini manajemen TPKS menggandeng PT. Nusantara Treaser sebagai trainer untuk memandu dan sharing informasi.

Hal ini dilakukan untuk memberikan tambahan informasi sehingga dapat memperluas wawasan.

Terlebih dengan keadaan cuaca ekstrem yang tengah melanda wilayah pelabuhan Tanjung Emas Semarang akhir-akhir ini. Hujan deras yang disertai angin kencang dapat menjadi hambatan aktivitas bongkar muat. Dengan kondisi seperti ini maka operator harus mampu beradaptasi. Perilaku kerja aman sangat diperlukan guna menjaga keselamatan diri dan peralatan di sekitarnya. Yang akhirnya akan memberikan kontribusi terhadap meningkatnya produktivitas. Tercatat dari awal berdiri hingga 2013 terjadi rata-rata peningkatan 8 persen.

Pelatihan yang diselenggarakan selama 4 hari kedepan memberikan beberapa materi diantaranya, pengenalan jenis dan fungsi alat pelindung diri, Keselamatan Kerja Pesawat Angkat & Angkut, prosedur pengoperasian yang aman, Pertolongan pertama pada kecelakaan, Dasar pencegahan dan penanggulangan kebakaran, serta Praktek penanggulangan kebakaran.

Terkait dengan penyelenggaraan K3 di setiap instansi atau perusahaan adalah karena tenaga kerja berhak mendapatkan perlindungan atas keselamatan dalam pekerjaannya, orang-orang yang berada di tempat kerja perlu mendapatkan jaminan keselamatan serta sumber-sumber produksi dapat dipakai secara aman dan efisien.

Khusus bagi operator perlu memastikan perlengkapan pengaman yang terdiri dari perlengkapan pengaman diri operator sendiri, kemudian perlu untuk melakukan cek terhadap perlengkapan pengaman pada peralatan. Selama bekerja operator harus tetap memperhatikan keselamatan termasuk perlengkapan pengaman pengoperasian.

"bagi seorang operator bukan hanya memiliki Surat Ijin Operator (SIO) saja, namun sertifikasi K3 melalui pelatihan juga perlu untuk dimiliki oleh setiap individu," terang Budi.

Dalam acara tersebut Asisten Senior Manager Kinerja SDM dan Hubungan Industrial Lusia Tivianie, menyampaikan sambutan dari Direktur Personalia dan Umum PT Pelindo III (Persero), bahwa manajemen memandang penting dan sangat mendukung segala tindakan untuk memajukan perusahaan dan pelatihan K3 menjadi salah satu langkah positif untuk memajukan perusahaan. (Mirah)

Perilaku Kerja Aman Dongkrak Produktivitas TPKS

Kolam Pelabuhan Lebih Dalam TPKS Bersiap Layani Direct Vessel

Proses pengerukan kolam Pelabuhan Tanjung Emas dan TPKS



Terkait dengan kebutuhan para pengusaha ekspor terhadap sistem pengapalan langsung (Direct Vessel) ke sejumlah negara, Terminal Petikemas Semarang berupaya meningkatkan pelayanan dan memperbaiki fasilitas pendukung aktivitas bongkar muat petikemas.

Memang diakui belum adanya sistem pengapalan langsung cukup menghambat aktivitas ekspor-impor barang industri dari wilayah Jawa Tengah. Salah satu dampaknya adalah pengalihan aktivitas ekspor impor oleh beberapa perusahaan di wilayah Jateng melalui pelabuhan lain. Disisi lain, belum adanya Direct Vessel ini disebabkan masih rendahnya volume pengiriman langsung dari perusahaan ke penerima barang ekspor di sejumlah negara tujuan.

Beberapa waktu lalu Terminal Petikemas Semarang bersama dengan Pelabuhan Cabang Tanjung Emas Semarang telah mencapai kesepakatan dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Tanjung Emas dalam upaya penambahan kedalaman alur pelayaran internasional di area kolam pelabuhan.

Sejak Oktober 2013 pengerukan kolam sudah mulai dilakukan sehingga kedalaman sudah mencapai

10,5 meter dibandingkan sebelumnya yang hanya 8 meter – 9 meter. Ditargetkan pada akhir 2014 kedalaman Pelabuhan Tanjung Emas mencapai 14 meter.

Kedalaman kolam pelabuhan memang bermanfaat untuk meningkatkan kunjungan kapal-kapal besar yang mengangkut barang ekspor impor. Dengan begitu, pelabuhan akan semakin ramai dikunjungi kapal internasional yang mampu mengangkut ribuan petikemas.

Selain itu di wilayah darat, General Manager Terminal Petikemas Semarang, Iwan Sabatini menjelaskan TPKS berupaya melakukan perpanjangan dermaga dan perluasan lapangan penumpukan merupakan salah satu langkah untuk meningkatkan pelayanan.

"TPKS berusaha meningkatkan pelayanan dan perbaikan fasilitas pendukung aktivitas bongkar muat, diantaranya dengan melakukan perpanjangan dermaga menjadi 600 meter dari awal 495 meter dan perluasan lapangan penumpukan atau Container Yard (CY) seluas 5.3 ha," jelasnya.

"Upaya peningkatan layanan lain berupa penambahan 2 unit Container Crane, 11 electric RTG dan 10 Head dan Chassis," tandasnya. (Berlian)

■ Toto Heli Yanto

■ Hengki Jajang Herasmana

Harapan yang Dinanti Ketika Pucuk Pimpinan Berganti

Setelah pelantikan dan serah terima jabatan general manager yang dilaksanakan di kantor pusat Pelindo III pada tanggal 31 Desember 2013 lalu, bertempat di hotel aria barito, Pelindo III Cabang Banjarmasin gelar Pisah sambut General Manager. Toto Heli Yanto GM lama mendapatkan mandat baru oleh Direksi Pelindo III untuk memimpin Pelabuhan Cabang Tanjung Perak, dan digantikan oleh GM Baru Hengki Jajang Herasmana, mantan Senior Manager Akuntansi Manajemen dari Kantor Pusat.

Pergantian pucuk pimpinan ini mendatangkan berbagai harapan baru dalam pengembangan perusahaan yang akan datang. Dalam acara yang dihadiri oleh seluruh stakeholder kepelabuhannya, GM Lama, Toto Heli Yanto berpesan kepada GM Baru untuk dapat meneruskan rencana rencana pengembangan yang belum terealisasi baik itu rencana kerjasama dengan pemko dan rencana kerjasama dengan instansi eksternal lain.

"Kalau ada perjumpaan pasti akan ada perpisahan, dengan kepergian ini saya berharap untuk tali silaturahmi yang ada dapat terus dijaga dan selama 2 tahun 2 bulan saya di Banjarmasin merupakan waktu yang singkat dan saya berharap kepada seluruh hadirin saya mohon maaf apabila ada kekurangan selama kepemimpinan saya, bagaimanapun juga saya juga memiliki banyak kenangan indah selama di Banjarmasin" tambah Toto.

Dengan berpegangan semangat kami bisa, selama kepemimpinan Toto Heli Yanto, Pelindo Banjarmasin telah menghasilkan berderetan prestasi yang membanggakan mulai dari perolehan penghargaan Pelayanan Publik dengan predikat Prima Utama oleh Kementerian Perhubungan pada tahun 2012, Banjarmasin local champion oleh Markplus. Inc, Sertifikat K3 Bendera emas oleh Kemenakertrans, Penghargaan pembina K3 terbaik

oleh Pemerintah Kota Banjarmasin serta berbagai rentetan prestasi lainnya.

"Prestasi ini merupakan tantangan yang harus dihadapi oleh penerus saya nantinya" jelas toto.dengan pergantian pucuk pimpinan, tentunya Hengki Jajang selaku General Manager yang baru dituntut untuk dapat bersinergi dengan seluruh instansi kepelabuhanan yang ada. Pengembangan basirih yang saat ini sudah berjalan sesuai jalur agar dapat diselesaikan sehingga menghasilkan multiplier effect dalam pengembangan perekonomian Kota Banjarmasin nantinya.

Hengki Jajang Herasmana, selaku GM Baru mengucapkan terimakasih atas capaian prestasi yang telah

maka dapat menekan harga barang dan meningkatkan daya beli masyarakat. Itu adalah PR kita bersama.tambahnya.

Sebagai program awal, General Manager baru, Hengki Jajang Herasmana menanamkan misi yakni membentuk pelabuhan yang bersih. Bersih secara lingkungan maupun dalam pengelolaan dan penataan. Saya mencontoh dari inovasi yang dilakukan BUMN lain, seperti PT KAI, mereka melakukan gebrakan pada peningkatan pelayanan dengan pembersihan PKL atau melokalisir PKL dan zona merokok sehingga pengguna jasa akan semakin nyaman.

Wahyu Suparyono, Direktur Keuangan Pelindo III berpesan kepada baik GM lama dan GM Baru, bahwa

sampah yang dimana hal itu dibutuhkan demi terciptanya kebersihan di kota Banjarmasin tercinta ini. Tentunya sinergi ini dapat diteruskan oleh kepemimpinan yang baru serta dapat menghadirkan berbagai terobosan terobosan yang baru dalam pengembangan perekonomian kota Banjarmasin pada khususnya.

Dengan pisah sambut ini menandai tonggak awal dari kepemimpinan General Manager baru, Hengki Jajang Herasmana yang menghadirkan harapan untuk pelabuhan Banjarmasin yang berkembang yang berdampak pada peningkatan perekonomian. Menengok biografi yang semula merupakan Senior Manager Akuntansi Manajemen tentunya memiliki kekuatan dibidang analisa dan



Pisah sambut General Manager Pelindo III Cabang Banjarmasin.

dirangkai selama ini, dan tentunya sinergi dan prestasi yang ada akan dicapai kembali dimasa kepemimpinan nantinya. "Organisasi yang sukses harus didukung oleh seluruh elemen yang ada di Banjarmasin, saya berkomitmen kepada segenap stakholder yang hadir untuk bersama sama menjalankan bisnis sebagai satu tim untuk saling bahu membahu dalam mengembangkan Pelabuhan Banjarmasin" jelas Hengki. Misi dari pelabuhan adalah untuk meningkatkan perekoniman dengan cara menekan biaya logistik. Apabila biaya logistik murah dan sirkulasi lancar

dimanapun anda bertugas nantinya agar tetap berkarya dan berprestasi. Secara khusus saya menuntut pak Hengki untuk dapat menghadirkan inovasi dan terobosan baru dan jangan hanya menjalankan business as usual saja. Apapun itu capailah produktifitas yang optimal.

Turut memberikan sambutan, H. Muhammad Amin MT selaku asisten II Pemerintah Kota Banjarmasin mengucapkan selamat jalan sekaligus ucapan terimakasih atas sinergi yang ada. Terakhir Pelindo memberikan bantuan armada pengangkutan

kajian fundamental suatu strategi yang diimplementasikan dalam pengembangan pelabuhan nantinya.

Mutasi jabatan merupakan dinamika organisasi dalam sebuah perusahaan, baik itu sebagai wujud kebutuhan penyegaran sebuah organisasi atau sebuah penghargaan atas prestasi dari pegawai yang bersangkutan. Ketika mutasi dilaksanakan tentunya memunculkan berbagai harapan tentang bagaimana perusahaan kedepan. Tentunya apa yang diprogramkan merupakan rencana yang bertujuan untuk meningkatkan pelayanan dan produktifitas Pelabuhan Banjarmasin.(Intan)

Manager Baru Kekuatan Baru Bagi Pelindo Banjarmasin

Menyusul penggantian pucuk pimpinan Pelindo III Cabang Banjarmasin-Toto Heli Yanto dengan Hengki Jajang Herasmana, beberapa manager turut terima estafet kepemimpinan. Manager yang dimutasikan adalah manager SDM dan Umum beserta Asisten Manager Sumber Daya Manusia. Serah terima jabatan dilaksanakan secara simbolis di Ruang Barito Kantor PT Pelindo III Cabang Banjarmasin dan dipimpin langsung oleh Hengki Jajang Herasmana selaku General Manager.

Hasna Rief Kahariah mantan ASM Kesejahteraan Direktorat Personalia dan Umum Kantor pusat dimutasikan Mengisi jabatan Manager SDM dan Umum menggantikan Firmaniansyah yang dimutasikan ke anak perusahaan Terminal Teluk Lamong sebagai Manager Teknologi Komunikasi Informasi. Sedangkan asisten manager SDM diisi oleh Riza Rosdiana mantan Analis Senior Kesejahteraan yang menggantikan Susetya yang dimutasikan menjadi Asman Administrasi dan Kesra Cabang Pelabuhan Tanjung Perak.

Selain penghargaan atas capaian prestasi, pergantian pimpinan ini merupakan wujud konsekuensi logis atas dinamika sebuah organisasi yang membutuhkan pegawai yang bersangkutan untuk ditempatkan. Pelantikan ini selain menjadi titik awal era kepemimpinan dari ibu Hasna, juga merupakan momen yang spesial bagi Hengki Jajang Herasmana yakni ini adalah kali pertama bagi Hengki untuk melantik pejabat struktural, jelas Hengki. Dalam sambutannya Hengki Jajang Herasmana, selaku general manager mengamanatkan kepada

para pejabat yang dimutasi untuk dapat segera berkonsolidasi dengan unit kerja terkait.

Pengalaman lama sebagai ASM Kesejahteraan dari unit kerja sebelumnya agar dapat diimplementasikan untuk dapat meningkatkan kinerja Pegawai Pelabuhan Cabang Banjarmasin.

Sebelum adanya mutasi Manager SDM dan Umum ini, jabatan manager lain juga ada yang telah dimutasikan, yakni Manager Komersial wahyu agung prihartanto dan Asman Sistem Manajemen dan Informatika Agus Dharmawan yang keduanya dipromosikan untuk mengisi jabatan setingkat ASM di Kantor Pusat PT Pelindo. Pergantian pejabat struktural ini menghadirkan harapan untuk semakin kuatnya tim manajemen PT Pelindo III Cabang Banjarmasin yang nantinya dapat menyumbangkan kinerja yang optimal dalam menunjang sistem logistik nasional dalam meningkatkan perekonomian daerah.

Adanya kondisi cuaca buruk di laut Jawa yang membuat beberapa pelayaran khususnya pelayaran dengan armada kapal dibawah 2.000GRT menunda pelayarannya bukan berarti membuat kinerja pegawai semakin berkurang, sebagai wujud profesionalitas dalam pelayanan jasa kepelabuhanan tentunya menjadi sebuah momentum bagi manajemen untuk meningkatkan kesiagaan pegawai dalam menyongsong potensi luapan arus barang nantinya, selama bulan Januari 2014 arus petikemas tercatat mencapai 29.820 box atau setara dengan 32.926 Teus sedikit turun sekitar 4% dibandingkan capaian produksi pada bulan yang sama ditahun sebelumnya yang mencapai 31.039 box atau setara 38.284 Teus. penurunan ini wajib disikapi dengan penyiagaan jajaran pegawai operasional dalam menyongsong adanya lonjakan arus barang setelah cuaca normal.(Intan)

(Kiri-kanan)
Firmaniansyah, Hasna Rief Kahariah, Hengki Jajang Herasmana, Riza Rosdiana, Susetya.

Reklamasi lahan untuk memperluas lapangan penumpukan.

Selain kendala infrastruktur jalan, tidak adanya pengapalan langsung atau direct vessel ke sejumlah negara tujuan, juga menjadikan pabrik – pabrik tersebut memilih untuk mengirim atau mendatangkan barang mereka melalui pelabuhan lain di luar Jawa Tengah.

“Seperti pabrik garment di Ungaran ini, mereka memilih mengirim barang melalui Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dengan tujuan Jepang. Di TPKS saat ini memang belum ada pengapalan langsung ke sana, karena volumenya masih kecil”, ujarnya.

Kendati demikian untuk meningkatkan pelayanan, TPKS terus melakukan perbaikan diantaranya dengan melakukan perpanjangan dermaga menjadi 600 meter. Selain itu akan dilakukan pula perluasan lapangan penumpukan atau container yard (CY) seluas 5,3 hektar, serta penambahan 2 (dua) unit container crane, 11 elektrik RTG, 10 head & chasis.

“Kebanyakan dari konsumen yang kami temui mengharapakan waktu bongkar muat barang bisa lebih dipercepat, walaupun sekarang ini sudah cukup cepat. Namun kita upayakan untuk terus meningkatkan pelayanan kepada mereka,” pungkasnya.(Berlian)

Sebagian industri besar di Jawa Tengah masih melakukan aktivitas ekspor impor barang melalui pelabuhan di luar Jawa Tengah. Hal ini dikarenakan sejumlah kendala, diantaranya kurangnya infrastruktur jalan yang memadai untuk melakukan pengiriman barang.

Menurut General Manager Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS), Iwan Sabatini, sejumlah perusahaan yang masih melakukan aktivitas ekspor impor barang di luar Pelabuhan Tanjung Emas Semarang kebanyakan berada di wilayah selatan Jawa Tengah. Mereka lebih memilih untuk melakukan pengiriman barang melalui Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya dan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.

“Kita tahu pengiriman kalau dari Solo ke Semarang macet dan kontur jalannya naik turun. Mereka lebih nyaman melalui Madiun, Ngawi yang lurus. Apalagi, kemacetan – kemacetan di Jombang sekarang sudah ada jalan layang, Mojokerto juga ada jalan ring road”, ujarnya saat mengunjungi salah satu pabrik garmen besar di Ungaran, Kabupaten Semarang.

Untuk itu menurut Iwan, pembangunan jalan tol Semarang – Solo sangat mendesak untuk segera diselesaikan sebagai salah satu penunjang peningkatan arus ekspor impor barang di wilayah ini.

Salah satu ruas jalan tol Solo-Semarang.

Meski Terkendala Infrastruktur, TPKS Terus Lakukan Perbaikan

Kapal Dilarang Berlayar

Pelindo Tetap Siagakan Pelayanan

Menghadapi cuaca ekstrem yang ditandai dengan gelombang tinggi dan angin kencang yang terjadi di perairan Indonesia saat ini, Kepala Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Banjarmasin mengeluarkan surat larangan berlayar. Surat larangan berlayar ini menghimbau kepada kapal khususnya dengan GT dibawah 2000 dan kapal ro-ro dan penumpang untuk tidak berlayar dikarenakan kondisi gelombang laut yang relatif berbahaya dengan tinggi gelombang berkisar 3 – 4 m.

Adanya surat ini membuat beberapa pelayaran khususnya yang memiliki kapal ukuran kecil menunda jadwal berlayarnya, dan sedikit banyak mengganggu arus barang dan kapal di Banjarmasin. Adanya kondisi seperti ini tentunya berdampak pada pelayanan kapal dan barang di PT Pelindo, khususnya pelayanan kapal pada segmen kapal ro-ro

Jika dihitung pada laporan produktifitas untuk segmen Ro-Ro pada kurun waktu tanggal 1 s/d 31 Januari 2013 jumlah bongkar muat kendaraan melalui kapal Ro-Ro mencapai 6,878 unit, sedangkan berdasarkan data dari laporan untuk kurun waktu tanggal 1 s/d 26 Januari 2014 mencapai 4,847 jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya capaian produksi bongkar muat tersebut terdapat kecenderungan penurunan di kisaran 22% dikarenakan terhentinya pelayaran pada tanggal 14 – 25 Januari 2014.

Annang Cahyadi, selaku asman hukum dan pengamanan menjelaskan, bahwa terjadinya moratorium ini memang mengakibatkan hilangnya beberapa potensi pendapatan yang ada, khususnya segmen Ro-ro. Jika dalam 1 bulan khusus kapal Ro-Ro, PT Pelindo menangani bongkar muat sebanyak 80 kapal, pada periode tanggal 1 Januari sampai dengan tanggal 26 kita baru menangani 50 unit kapal. dan otomatis hal tersebut mempengaruhi jumlah pendapatan yang diterima. Khusus pendapatan sector Ro-Ro kisaran sekitar 20% pendapatan yang tidak terealisasi. Namun kami tetap optimis kondisi ini akan segera kembali normal, berdasarkan pantauan terakhir bahwa per tanggal 25 Januari lalu sudah ada pelayaran yang berlayar karena cuaca mulai membaik.

Secara keseluruhan pendapatan PT Pelindo III Cabang banjarmasin didominasi pada sector terminal petikemas, dimana selama ini arus kapal tidak terganggu secara signifikan karena memang rata rata ukuran kapal petikemas lebih besar rata rata diatas 2000GT dibandingkan kapal Ro-Ro.

Berdasarkan laporan terkini, sampai dengan tanggal 26 Januari, bongkar muat petikemas di pelabuhan Banjarmasin sudah mencapai 24,607 box atau setara dengan 27,255 teus, memang lebih rendah jika dibandingkan pada periode tanggal 1 s/d 31 Januari sebelumnya yang mencapai 31,037 box atau setara dengan 34,281 Teus. Tapi data kami itu masih mencapai tanggal 26, masih tersisa 5 hari kedepan untuk mencapai capaian target petikemas.

Bongkar Muat TPKS

Produksi Bongkar muat petikemas di Terminal Petikemas Semarang bulan

Januari 2014 tercatat mencapai 28.395 boks atau 45.280 Teus. Meski ada sedikit gangguan alam banjir dan angin kencang, angka tersebut dinilai lebih tinggi pasalnya terjadi kenaikan sekitar 1,28 persen jika dibandingkan dengan capaian tahun sebelumnya yang tercatat sebesar 39.537 Teus. Hingga pertengahan Januari lalu sempat diprediksi bahwa produksi akan mengalami penurunan. Intensitas guyuran hujan yang cukup tinggi serta banjir di beberapa wilayah di Jawa Tengah sempat mengganggu aktivitas ekspor impor. General Manager Terminal Petikemas Semarang Iwan Sabatini mengatakan meski ada gangguan ekspor impor karena banjir namun TPKS tetap beroperasi 24 jam nonstop, meski hujan dan banjir dimana mana. Dia tidak menampik terjadinya ancaman lambatnya arus ekspor dari sejumlah daerah dikawasan timur Jawa Tengah, seperti Kudus atau Jepara. Namun Secara keseluruhan tidak mengalami kendala dalam bongkar muat ekspor impor. Sejalan dengan GM TPKS, Ketua DPC gabungan Pengusaha Ekspor Impor (GPEI) Kota Semarang. M Ridwan membenarkan adanya ketersendatan arus ekspor impor. Hal tersebut disebabkan infrastruktur jalan tergenang banjir di wilayah Kudus dan demak. Selain itu tingginya kecepatan angin di daerah pelabuhan khususnya di wilayah dermaga diakui sempat berkontribusi terhadap gangguan kapal sandar dan lepas tali. Namun gangguan tersebut hanya bersifat sementara sehingga pelayanan bongkar muat kapal yang sempat terhenti bisa kembali dilanjutkan. "Kemarin memang aktivitas bongkar muat kapal sempat berhenti akibat angin kencang namun hanya sebentar sehingga bongkar muat dapat berlanjut kembali," kata Iwan. "Bahkan jumlah kunjungan kapal bulan Januari tercatat sebanyak 54 kapal sedangkan Januari tahun sebelumnya hanya sebanyak 45 kapal saja," tambahnya. Iwan menjelaskan pada akhir Januari ini, TPKS melayani tiga kapal, yaitu KM Cougar memuat 346 boks (598 Teus), KM Sinar Bima memuat 984 boks (1604 Teus) dan KM Wanhai 212 memuat sebanyak 493 boks (763 Teus). Dengan kata lain meski tingginya curah hujan dalam musim kali ini tidak mengganggu produktivitas bongkar muat petikemas di TPKS. (Berlian)





Aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Kinerja Pelindo III Tanjung Intan 2013 meningkat 17 persen jika dibandingkan dengan kinerja perusahaan pada tahun 2012. Bukan hanya itu, kenaikan kinerja bahkan melebihi target yang ditentukan oleh manajemen. Menurut catatan, peningkatan itu sebesar 25,47 persen.

Kenaikan ini sejalan dengan meningkatnya usaha ataupun komoditi ekspor maupun impor di Jawa Tengah yang terus berkembang. Selain itu, banyaknya perusahaan yang berinvestasi di kabupaten Cilacap, membuka potensi geliat ekonomi yang lebih maju seperti perdagangan, pertokoan, peternakan, dan layanan jasa. Ekspor pasir besi dan impor batu bara juga yang semakin ramai di Pelabuhan Tanjung Intan.

Peningkatan ini juga dipicu oleh ukuran kapal yang semakin besar. Tahun 2013 kemarin tercatat kunjungan kapal sebanyak 1.832 unit atau 24.286.019 GT.

"Secara ukuran terjadi peningkatan 10,5 persen jika dibandingkan dengan tahun 2012 dimana saat itu hanya tercatat 21.735.180 GT. Kalau dari jumlahnya, tahun ini turun, tahun 2012 lalu ada 1.923

unit kapal yang masuk ke Tanjung Intan," jelas General Manager Pelindo III Tanjung Intan Djumadi.

Antuk barang curah cair dan arus hewan di tahun 2013 juga mengalami peningkatan dibandingkan di tahun 2012. Untuk arus barang curah cair di tahun 2013 sebesar 22.610.799 Ton/Ltr atau terjadi peningkatan sebesar 6,9% dibanding tahun 2012 yang terealisasi sebesar 21.049.834 Ton/Ltr. Sedangkan arus hewan sapi di tahun 2013 sebanyak 20.728 ekor atau terjadi peningkatan sebesar 12,75% dibanding tahun 2012 sebanyak 18.085 ekor. Hal ini tentunya menambah pundi-pundi pendapatan bagi Pelindo Tanjung Intan.

"Kami menyiapkan dana investasi sebesar Rp12,45 miliar di tahun 2014. Ini kami lakukan untuk meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa," lanjutnya.

Menurut rencana akan ada perbaikan struktur dermaga, penggantian fender, pengadaan 2 unit bucket, pengadaan 1 unit ramp door.

Djumadi menambahkan, peluang untuk membuka pelayanan petikemas sangat terbuka. Selama ini industri yang akan mendistribusikan barang ke Cilacap melalui jasa petikemas lebih banyak menggunakan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Hal ini menjadi peluang bagi Pelindo III Tanjung Intan untuk memberikan kontribusi besar bagi pemerintah maupun masyarakat secara umum.

"Saat ini menjadi waktu yang tepat untuk menciptakan inovasi baru, salah satunya dengan membuat jasa pelayanan barang petikemas. Jasa ini dinilai lebih efektif dan efisien, baik dari sisi keamanan, biaya, maupun waktu," pungkas Djumadi.



Aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Kinerja Pelabuhan Tanjung Intan Lampaui Target

Organda Tanjung Perak Siapkan 100 Truck BBG

DPC Angkutan Khusus Organda Tanjung Perak telah membentuk perseroan terbatas (PT) untuk membeli 100 truck ramah lingkungan. Pembentukan itu telah dilakukan pada bulan Desember 2013 lalu dengan nama PT Organda Teluk Lamong yang beranggotakan 40 orang.

Dari sejumlah 40 anggota itu telah terkumpul investasi sekitar Rp 120 miliar untuk digunakan membeli truck Rp 1,2 miliar per unitnya. Sementara kebutuhan tahun pertama membeli 100 unit truck atau setara Rp 120 miliar.

"Pembentukan perseroan terbatas ini keharusan untuk pembelian truck secara kredit. Kita masih butuh kredit sekitar 80 persen dari total pembelian truck pada tahap pertama ini," jelas Ketua DPC Organda Kody Lamahayu.

Pria yang juga ditunjuk sebagai Komisaris PT Organda Teluk Lamong itu sudah mengantongi sejumlah bank yang bisa diajak partner. Pihaknya membidik Bank Jatim dan Bank milik BUMN agar memberikan kucuran kredit dengan bunga lunak.

"Tidak tertutup kemungkinan kita melirik bank swasta atau bank asing, bila bunga yang disodorkan lebih kompetitif. Tetapi prioritas utama tetap bank lokal atau bank nasional," terang pria kelahiran Palu itu.

Salah satu bank asing yang dibidik adalah Bank of China. Sebab, truck yang dibeli juga berasal dari Negeri Panda, mereknya Foton. Metode ini sama dengan yang dilakukan PT Pelabuhan Indonesia III ketika membeli peralatan bongkar muat dari Konecranes, Finlandia. Dimana Konecranes membawa lembaga kredit dengan bunga jauh di bawah bunga bank nasional.

Pihak PT Organda Teluk Lamong juga menunggu rekomendasi dari PT Pelindo III terkait bank yang ditunjuk.

Perusahaan anyar ini tidak ingin ditinggal Pelindo III dalam pembelian truck ramah lingkungan.

"Memang butuh rekomendasi Pelindo III, tentang bank yang ditunjuk. Kita tidak ingin setelah membeli kemudian ditinggal. Kaitan antara pembelian truck ini erat dengan operasional Teluk Lamong sebagai terminal ramah lingkungan bebas emisi dan polusi," urai Kody.

Truck Foton ini didatangkan dari China dengan sistem *Completely Knock Down* (CKD) dan nantinya dirakit di Jakarta. Kody menyebut truck ini datang sudah termasuk kepala dan ekor. (Berlian)



Ilustrasi



Ilustrasi

Menengok Kesiapan “TOS” Terminal Teluk Lamong



Ilustrasi

Terminal Operating System (TOS) yang akan diterapkan di Terminal Teluk Lamong telah siap untuk dioperasikan. PT Terminal Teluk Lamong menyatakan kesiapannya telah mencapai 90 persen dan siap untuk diimplementasikan.

Direktur Operasi dan Teknik PT Terminal Teluk Lamong Agung Kresno Sarwono mengungkapkan, penerapan TOS perlu di uji coba. Uji coba akan dilakukan setelah tahap pertama proyek pembangunan terminal pelabuhan terbesar di Indonesia Timur tersebut tuntas pada April 2014.

Uji coba dilakukan untuk mengetahui sistem yang dibeli Pelindo III atau disebut Pelindo III selaku perusahaan induk. “Pengujiannya harus real trial, harus ada shipping line (maskapai pelayaran) yang bisa menjadi volunteer,” terang agung.

Agung menerangkan, melakukan real trial bukan pekerjaan yang gampang. Masalahnya, belum tentu ada maskapai pelayaran yang bersedia menjadi sukarelawan. Masalah itu bisa dimengerti karena pemindahan petikemas dalam istem yang real trial sekalipun membutuhkan biaya yang tidak sedikit.

Agung menuturkan, ada dua sistem operasi yang akan di uji coba di terminal modern pertama di Indonesia tersebut. “Teknologi pertama menggunakan TOS. Teknologi kedua menggunakan docking system. Keduanya memang perlu di uji coba agar penerapan teknologi tersebut betul-betul layak diimplementasikan” urainya.

TOS merupakan mekanisme delivery dan receiving muatan melalui sistem on line. Setiap truck yang masuk tidak perlu membawa bukti pengambilan atau pengiriman barang dalam bentuk print-out.

Semuanya sudah terstruktur dan terdaftar melalui web secara on line. “Tidak diperlukan lagi banyak orang dan penggunaan kertas. Tanda pengenalan di kendaraan maupun pengemudi sudah bisa digunakan untuk masuk ke terminal untuk mengirim atau menerima barang,” urainya.

Sejauh ini, PT Terminal Teluk Lamong telah melakukan pembicaraan dengan sejumlah perusahaan pelayaran domestik. Diantaranya, dengan Temas, Tanto, Meratus dan Spil. Empat perusahaan pelayaran domestik tersebut sudah memiliki rute pasti dari Pelabuhan Tanjung Perak menuju Pelabuhan Belawan, Medan. (Berlian)



Ilustrasi

Jelang Operasi, Terminal Teluk Lamong Dapat Pasokan Gas 2,7 MMSCFD

Terminal Teluk Lamong Pelabuhan Tanjung Perak yang akan dioperasikan awal Mei 2014 mendatang membutuhkan energi yang tidak sedikit. Pada beberapa pelabuhan dan terminal sebelumnya bertumpu pada solar sebagai bahan bakar diesel, Terminal Teluk Lamong akan mengawali beralih menggunakan energi listrik. Bahkan PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III, sebagai pengelola terminal tersebut, juga tengah melakukan kajian untuk membangun pembangkit sendiri dengan menggunakan bahan bakar gas.

Selama ini, energi didominasi menggunakan solar untuk menggerakkan roda-roda pelabuhan, selanjutnya akan di tinggalkan. Pelindo III telah berkomitmen ke arah *go green*, efisiensi yang tepat guna menjadi landasan kebijakan tersebut.

Apalagi, harga bahan bakar minyak (BBM) mengalami kenaikan, sehingga penggunaan energi ramah lingkungan dan murah dipastikan menjadi tujuannya. Apalagi kita sudah berkomitmen ke arah *go green*. Karena itu, kami akan meninggalkan penggunaan solar yang berpolusi itu ke energi listrik dan gas," kata Husein Latief, Direktur Komersial & Pengembangan Usaha, Pelindo III (Persero).

Selain menggunakan listrik sebagai salah satu sumber energi operasional, Teluk Lamong juga menggunakan energi matahari, terutama untuk penerangan jalan dan parkir. Setidaknya ada sejumlah penerangan yang menggunakan solar cell sebagai penerangan. "Dengan adanya diversifikasi energi dari solar ke listrik diperkirakan bisa menekan biaya operasional 30% hingga 50%," jelas Husein.

Jelang pengoperasian, kebutuhan gas untuk transportasi dari dan ke Terminal Teluk Lamong mulai mendapat kepastian. Dari hasil pembicaraan antara PT Terminal Teluk Lamong dengan PT Pertamina, Senin siang (20/1), kebutuhan gas yang akan dipasok oleh PT Pertamina sebanyak 2,7 mmscfd (million metric standart cubic feet per day) pertahun.

Direktur Utama PT Terminal Teluk Lamong Prasetyadi mengungkapkan bahwa pasokan gas ini baru untuk memenuhi kebutuhan truck trailer ramah lingkungan yang akan beroperasi dari dan ke Terminal Teluk Lamong. Sedangkan untuk kebutuhan operasional Teluk Lamong sendiri yaitu untuk penyiapan pembuatan pembangkit listrik bertenaga gas masih belum dibahas.

Prasetyadi menyebut kebutuhan Terminal Teluk Lamong pada tahap awal beroperasi sekitar 300-400 truck setiap harinya. "Pembicaraan ini baru pembahasan kebutuhan pasokan gas dari Pertamina. Sementara kita nanti yang menyediakan stasiun pengisian bagi truck yang beroperasi di Terminal Teluk Lamong," katanya.

Kapasitas 2,7 mmscfd dianggap sudah cukup untuk memenuhi pasokan gas pada tahun pertama pengoperasian Terminal Teluk Lamong. Kebutuhan tertinggi nantinya untuk truck trailer yang beroperasi dari Terminal Teluk Lamong menuju pergudangan maupun pabrik dan wilayah industri.

PT Terminal Teluk Lamong nantinya akan menyediakan dua jenis pengisian. Pengisian pertama ditempatkan dalam bentuk stasiun pengisian, dan metode kedua dalam bentuk mobile. "Ada dua stasiun yang sudah kita siapkan pada tahap awal, pertama di dalam Terminal Teluk Lamong dan kedua di kawasan Kejapanan Kabupaten Pasuruan," ungkapnya.

Selanjutnya Terminal Teluk Lamong pada tahap berikutnya akan menempatkan stasiun pengisian gas di Lamongan atau Tuban untuk jalur pantura. Masalahnya truck dari Tanjung Perak melalui jalur pantura, demikian juga melalui jalur selatan maupun timur juga cukup banyak.

Prasetyadi belum bersedia membahas harga yang telah ditetapkan untuk pasokan truck. "Memang belum. Tetapi kita pastikan menyesuaikan dengan harga sebagaimana yang telah diatur dalam keputusan pemerintah," lanjut alumnus program master Le Havre University Prancis itu.

Dalam pembahasan yang mempertemukan Direksi PT Terminal Teluk Lamong juga dihadiri Vice President Gas and Power Commercialization Moh. Taufik Afianto. Direksi PT Terminal Teluk Lamong yang turut hadir adalah Agung Kresno Sarwono selaku Direktur Operasi dan Teknik.

Kepala Humas PT Pelindo III Edi Priyanto menyebutkan pasokan gas ini bisa bertambah seiring pada tahun-tahun berikutnya. "Pasokan tersebut sudah cukup untuk tahun pertama. Tentunya ada pembicaraan pada tahun berikutnya, khusus untuk truck yang beroperasi di Teluk Lamong," terangnya.

Pada pertemuan antara PT Terminal Teluk Lamong dengan Pertamina belum membahas masalah kebutuhan pasokan untuk energi. Saat ini pasokan energi masih bersumber pada listrik yang sudah dibahas bersama PLN, sebesar 16 mega watt (MW).

Edi kembali menyebut Terminal Teluk Lamong sendiri menerapkan konsep green terminal, pasalnya fasilitas dan peralatan dilengkapi dengan "teknologi terbaru" (otomatisasi, real time dan paperless), disamping adanya jaminan "aspek safety" tetap terjaga (karena alat dilengkapi auto sensor, jumlah orang di terminal terbatas (less people) dan zero human error), juga merupakan "terminal safe dan clean energy" (penerangan jalan dan parkir menggunakan solar cell).

"Segregasi transportasi darat juga menjadi andalan pengoperasian Terminal Teluk Lamong, yaitu transportasi dari dan ke terminal direncanakan menggunakan 2 (dua) jalur, yaitu jalur atas dengan menggunakan ACT (Automated Container Transporter) atau monorel petikemas

dan jalur bawah menggunakan jalur kereta api dan jalan darat menggunakan truck/trailer" pungkas Edi.

Sementara itu, M. Hary Darmawan Pempro Terminal Teluk Lamong mengatakan bahwa berdasarkan progress fisik pada awal Januari 2014, secara total proyek (overall) telah tercapai 71,65%, dengan perincian : paket A (Dermaga Internasional) telah

selesai 100%, paket A' (Dermaga Domestik) telah selesai 100%, paket B (Lapangan Penumpukan dan Causeway) terealisasi 73,79%, paket C (Jembatan Penghubung) telah selesai 100%, Paket D (Bangunan Perkantoran) tercapai 48,54%.

Keberadaan Terminal Teluk Lamong menjadi sangat penting, selain sebagai sarana untuk perluasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang akan memasuki proses revitalisasi menyeluruh agar kapasitasnya bertambah. Proyek ini juga masuk dalam MP3EI [Program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia].

Terminal Teluk Lamong diyakini bisa menjadi pengungkit dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, baik bagi Jatim maupun bagi kawasan Indonesia Timur. Terminal ini menjadi integreted area bagi Pelabuhan Tanjung Perak merupakan hub port utama bagi Jawa Timur dan main gate untuk Kawasan Timur Indonesia. (Berlian)



Ilustrasi

Direksi PT Terminal
Teluk Lamong.

Husein Latief: Pelindo III **Siapkan** **Penataan Berkelanjutan**



Ilustrasi Terminal
Teluk Lamong



PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III menata ulang pelabuhan, unit penunjang operasional hingga Pengembangan dermaga-dermaga baru. Usaha yang digenjut empat tahun terakhir mulai menampakkan hasilnya.

Sebanyak 5 dari 7 pelabuhan yang semula merugi kini untung. Satu unit usaha bidang perkapalan, Pelindo Marine Service, sudah sehat dan siap menunjang operasional pelabuhan, di antaranya mengeruk alur maupun kolam kapal. Adapun di sisi pengembangan infrastruktur, dua pelabuhan baru (Teluk Lamong dan Manyar Gresik) dibangun. Sedangkan 17 pelabuhan lain di bawah pengelolaan Pelindo III dalam penataan berkelanjutan.

Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief menguraikan penataan sejak 2009 itu untuk membangun fondasi pengembangan hingga 20-30 tahun mendatang.

"Penataan itu milestone untuk pengembangan selanjutnya, perencanaannya ada yang sampai 2025," jelasnya di ruang kerjanya di Surabaya, baru-baru ini.

Husein menguraikan ada dua strategi utama penataan, yakni berdasar skala prioritas dan

signifikansi. Nah, tujuh pelabuhan yang semula merugi itu diprioritaskan ditata. Caranya dengan memenuhi standar minimum, dermaga, gudang dan lapangan.

Alat pelabuhan, sambungnya, juga dimodernisasi sehingga kinerjanya membaik. Alhasil, Pelabuhan Tenau Kupang, Pelabuhan Lembar Lombok, Kotabaru sudah untung. "Tinggal Maumere dan Bima yang belum, tapi secara umum sudah ada peningkatan," urainya. Direkturyang gemar bersepeda itu menambahkan pelabuhan kecil yang tidak prioritas juga ditata. Seperti pelabuhan Pulang Pisau yang berada di Kalimantan Tengah.

Pemerintah daerah, lanjut dia, juga sedang mengembangkan infrastruktur jalan di daerah Pulang Pisau. Sehingga perseroan menilai pelabuhan kecil harus memiliki standar minimum, ada dermaga, gudang dan lapangan penumpukan.

Pelindo III memprediksi pemenuhan standar minimum bisa mendukung operasional industri

sawit. Bila pelabuhan produksi industri pengolahan minyak sawit itu membesar maka Pulang Pisau yang didukung infrastruktur jalan itu diprediksi bisa memberi dukungan.

Inovasi Sistem

Pembangunan fondasi pengembangan usaha juga dilakukan dengan inovasi sistem. Husein menggambarkan di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin sistem layanan terhadap kapal diubah.

dari Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Tanjung Emas Semarang mengikuti jadwal itu.

"Penataan Banjarmasin menjadi model yang akan ditularkan ke pelabuhan lainnya," tambahnya.

Keberhasilan penataan Banjarmasin menuntut Tanjung Perak yang notabene penghubung Indonesia wilayah timur berbenah.

Kawasan dermaga ditata sesuai dengan komoditas yang dibongkar dan diangkut. Husein menuturkan penataan

Pelabuhan Tanjung Perak selanjutnya bisa ditata. Saat yang sama, lanjutnya, alur pelayaran barat Surabaya mulai dikeruk.

Pelaksanaan pengerukan ditargetkan bisa dimulai Februari 2014 dan dilakukan selama enam bulan.

Husein menguraikan secara umum Tanjung Perak dan Teluk Lamong ke depan dikembangkan untuk layanan kontainer dan curah. Khusus komoditas log dan bahan mineral (batu bara) serta petrokimia pelayanannya dilakukan di Gresik.

Kawasan Industri

Pengembangan usaha dan layanan Pelindo III tidak hanya memaksimalkan kinerja pelabuhan yang ada. Perusahaan pelat merah itu juga sedang berkolaborasi dengan PT AKR Corporindo Tbk mengembangkan Java Integrated Industrial And Ports Estate di Manyar, Gresik.

"Konsepnya kawasan industri yang ada pelabuhannya. Jadi pelabuhan harus mampu mendukung kargo kawasan industrinya," jelasnya.

Menurutnya, konsep pelabuhan yang mendukung kawasan industri sebenarnya juga dilakukan Tanjung Priok. Hanya saja seiring perkembangan maka daya dukung seperti jalan menjadi kendala.

Husein menilai persoalan itu tidak boleh terjadi Manyar Gresik. Oleh karena itu sarana seperti jalan dan jalur kereta api akan mendukung kawasan industri yang direncanakan 1.761 hektare dan pelabuhan 371 hektare.

"Sekarang kawasan terintegrasi itu sudah diminati pelaku industri dari Singapura, Thailand, Jepang dan Korea," urainya.

Berbagai penataan selama empat tahun terakhir dengan tujuan pengembangan berkelanjutan. Pelabuhan Lamong sebagai misal akan dikembangkan hingga 2025.

Husein menuturkan segala pengembangan yang telah dilakukan akan dievaluasi dan dimasukkan dalam rencana jangka panjang perusahaan. Sehingga siapapun yang akan menjadi direksi Pelindo III, komitmen meningkatkan layanan dengan berbagai terobosan tetap terpelihara. (Berlian)



Ilustrasi kawasan industri JIPE

"Semula kapal yang datang pertama dilayani terlebih dahulu. Kami lantas terapkan sistem window system, ada jaminan saat kapal sandar ada satu crane siap asalkan itu dilakukan sesuai jadwal," tambahnya.

Menurutnya, pola baru itu diawali dengan investasi crane dan negosiasi terhadap pengguna jasa. Inti perjanjian dengan pengusaha yaitu Pelindo III menyediakan alat saat kapal bersedia sandar sesuai jadwal yang disepakati bersama.

Pengguna sistem baru kini telah merasakan manfaatnya. Kapal yang semula memerlukan waktu 18 hari untuk rute Banjarmasin-Surabaya kini hanya perlu 8-7 hari. Fakta itu berarti kapasitas kapal naik karena pergerakan semakin cepat tanpa investasi baru.

Sistem kapal sandar berdasar jadwal juga berdampak terhadap pelabuhan lain. Kapal yang menuju Banjarmasin

itu bukan jalan mudah sebab aktivitas bisnis telah berjalan. Oleh karena itu penataan dilakukan bertahap seiring pengembangan Teluk Lamong.

Pelabuhan Modern

Pelindo III juga mempersiapkan Pelabuhan Teluk Lamong dengan sistem modern dan didukung teknologi tinggi sehingga aman.

Sedangkan layanan yang disediakan meliputi bongkar muat petikemas dan curah. Proyek yang ditargetkan beroperasi Mei 2014 mendatang itu memiliki lapangan petikemas 15 hektare dan lapangan curah cair 6 hektare.

"Saat Teluk Lamong selesai maka keruwetan penataan di Tanjung Perak menemukan solusi. Kontainer maupun curah tersedot ke sana semua," urai pria yang juga Ketua Pengda Persatuan Tenis Seluruh Indonesia (Pelti) Jatim.

Pelindo III Gandeng Van Oord Belanda Revitalisasi Alur

Pelindo III melalui anak perusahaannya, PT Pelindo Marine Service (PMS) menjalin kerja sama dengan Van Oord Dredging and Marine Contractor B.V. yang berpusat di Rotterdam, Belanda, guna membentuk PT Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).

Anak perusahaan tersebut nantinya akan bergerak di bidang pengembangan dan pengelolaan alur pelayaran, khususnya di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, demikian diungkapkan Sekretaris Pertama KBRI Den Haag Danang Waskito.

Dikatakannya kesepakatan kerja sama tersebut dituangkan dalam nota kesepahaman yang dibagi menjadi tiga yaitu side letter yang ditandatangani Dirut PT Pelindo III, Djarwo Surjanto, Dirut PT PMS, Chairael Anwar, dan Anggota Dewan Eksekutif Van Oord DMC BV, Neils de Bruijn, joint venture agreement dan shareholders agreement yang keduanya ditandatangani Dirut PT PMS dan Anggota Dewan Eksekutif Van Oord DMC BV.

Penandatanganan nota kesepahaman tersebut diselenggarakan di Aula KBRI Den Haag tanggal 17 Januari 2014 dan disaksikan Dubes RI untuk Kerajaan Belanda, Retno LP Marsudi, dan Sekjen

Kementerian Infrastruktur dan Lingkungan Hidup Belanda, Siebe Riedstra.

Acara penandatanganan tersebut juga dihadiri sejumlah tamu undangan dari Indonesia dan Belanda, termasuk Dirjen Hubungan Ekonomi Luar Negeri Kemlu Belanda Simon Smits, Direktur Pelabuhan dan Pengerukan Kementerian Perhubungan Adolf F. Tambunan, Direktur Utama PT Terminal Peti Kemas Surabaya Rahmat Satria, CEO Van Oord DMC BV Pieter van Oord, dan sejumlah undangan lainnya.

Dalam sambutannya, Dirut Pelindo III menyampaikan APBS akan memegang peran penting dalam menunjang Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pintu gerbang ekonomi Propinsi Jawa Timur dan wilayah Indonesia Timur guna mendukung peningkatan pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur hingga 7 sampai 8 persen di tahun 2014.

Sedangkan CEO Van Oord DMC BV menyampaikan perusahaannya telah memiliki sejarah kerja sama yang panjang dengan dengan Pelabuhan Tanjung Perak di mana Van Oord turut berpartisipasi dalam pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak pada tahun 1911-1925.

Pihaknya berharap untuk terus mengembangkan dan mengkonsolidasikan bisnisnya di Indonesia setelah pendirian PT Van Oord DMC BV Indonesia tahun 2013 lalu.

Sementara itu Dubes Retno Marsudi menyambut baik penandatanganan kerja sama PT Pelindo III, PT PMS dan Van Oord DMC BV sebagai salah satu langkah penting kerja sama konkret Indonesia-Belanda di bidang infrastruktur.

Dubes sampaikan bahwa hubungan Indonesia-Belanda sangat baik saat ini. Kunjungan PM Belanda ke Indonesia serta diluncurkannya Joint Declaration

Pelindo III bersama Van Oord Dredging and Marine Contractors BV di Kedutaan Besar Indonesia di Den Haag Belanda.



on a Comprehensive Partnership telah membawa lembaran baru hubungan bilateral Indonesia-Belanda.

Tugas Pemerintah RI dan Belanda adalah membuka jalan bagi kerja sama antara pihak swasta yang lebih baik.

Kerja sama semacam ini akan sangat memberikan kontribusi guna menjadikan hubungan Indonesia Belanda spesial dalam konteks kekinian (Relationship 2.0).

Melalui penandatanganan kerja sama tersebut, PT APBS akan menjadi joint venture dengan kepemilikan saham 60 persen untuk PT Pelindo III melalui PT Pelindo Marine Service, sedangkan 40 persen adalah milik Van Oord DMC BV melalui PT Van Oord Indonesia.

PT APBS direncanakan akan mulai beroperasi di tahun 2014 dan melengkapi 2 proyek besar PT Pelindo III lainnya di Jawa Timur, yaitu pembangunan Terminal Teluk Lamong dan Java Integrated Industrial and Port Estate (berlokasi di Manyar - Gresik) sebagai bagian dari pengembangan konektivitas nasional sebagaimana dicanangkan Pemerintah RI dalam MP3EI, khususnya Koridor Ekonomi Jawa, dan Sistem Logistik Nasional.

Direktur Utama PT Pelindo III, Djarwo Surjanto dalam sambutannya mengatakan bahwa pelabuhan Tanjung Perak Surabaya memainkan peran utama dalam kegiatan ekonomi Indonesia, Pelabuhan Tanjung

Perak dibangun pada awal seribu sembilan ratus oleh kontraktor Belanda.

"Dan pada saat ini, seperti yang dapat kita lihat bersama-sama, Surabaya sebagai kota terbesar kedua di Indonesia, melalui Pelabuhan Tanjung Perak menjadi titik tumpu dan gerbang ekonomi tidak hanya di Propinsi Jawa Timur, tetapi juga untuk Kawasan Timur Indonesia, namun, perannya saat ini adalah jauh belum optimal karena kedalaman Access Channel yang -9.5 m LWS " ujar Djarwo.

Mulai tahun 2000, Pelindo III sebagai perusahaan milik negara telah mengambil beberapa upaya yang luar biasa untuk menganalisis pentingnya Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) untuk masa depan, salah satu upaya tersebut adalah studi yang dilakukan oleh DETEC dari Belanda pada tahun 2001 dan didanai oleh sinergi dari Pelindo III dan instansi pemerintah Belanda waktu itu. Beberapa penelitian dan ulasan sesudahnya, Pelindo III berinisiatif mengusulkan skema Public Private Partnership (PPP) kepada Pemerintah Indonesia, mengingat kepentingan dan urgensi memperdalam dan pelebaran APBS dimaksud.

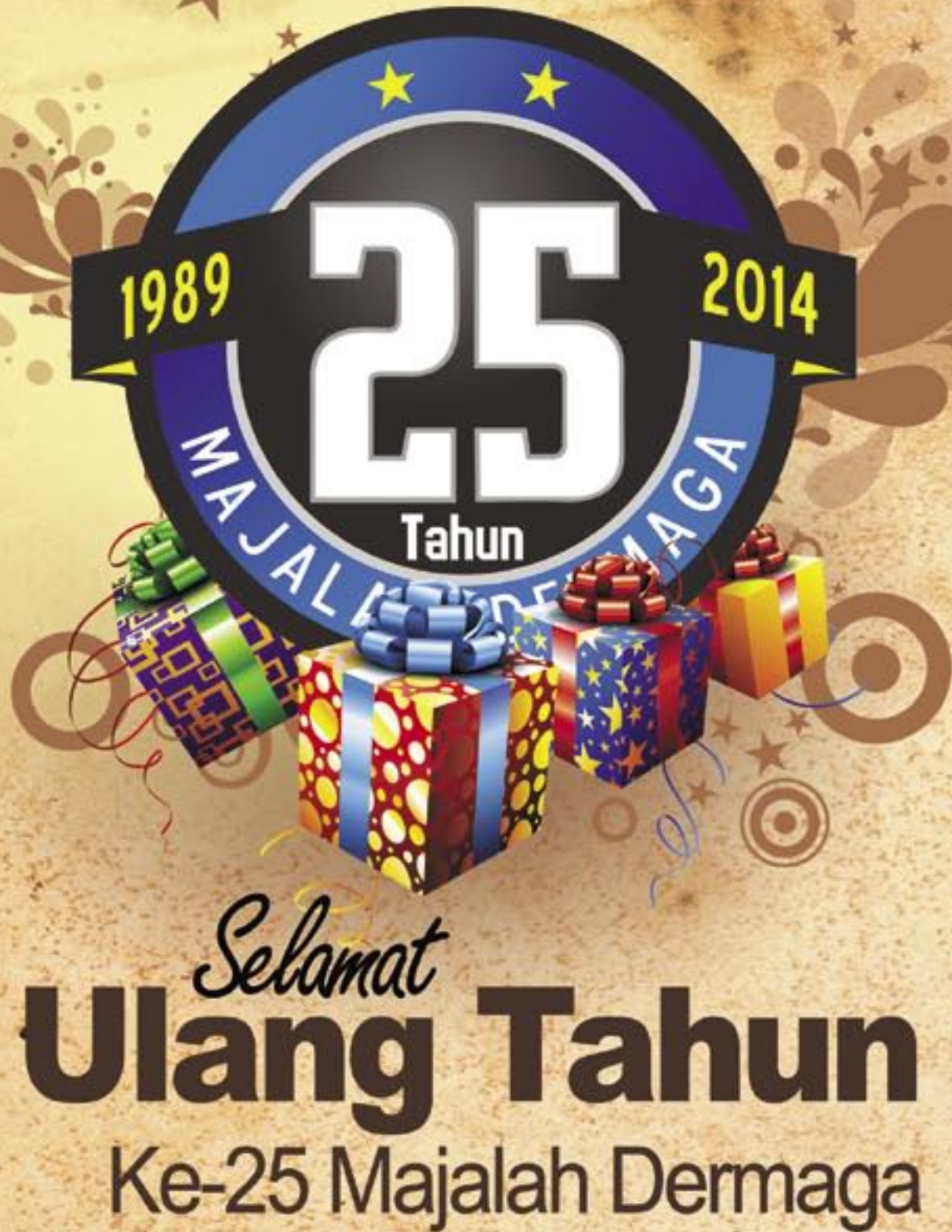
Kepala Humas Pelindo III, Edi Priyanto ketika dikonfirmasi terpisah di Surabaya mengatakan bahwa Pelindo III sebagai Badan Usaha Milik Negara bidang pengelolaan kepelabuhanan,

telah ditetapkan sebagai pemrakarsa proyek pembangunan dan pengelolaan Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) sebagaimana ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sesuai Surat KMP Nomor: AL 703/1/11 Phb 2012 tanggal 24 September 2012. "Kabar baik dan kepastian kami terima setelah setelah melalui serangkaian proses pelaksanaan lelang sehingga diterbitkannya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.1289 tahun 2013 tanggal 16 Desember 2013 yaitu penetapan Pelindo III sebagai pemenang lelang pengadaan badan usaha pembangunan dan pengelolaan APBS" Ungkap Edi Priyanto.

Melalui Pengembangan APBS, Surabaya akan mendapatkan banyak manfaat seperti aspek keselamatan pelayaran dijamin, lebar alur akan menjadi 200 meter dan dua arah lalu lintas, kedalaman awal akan didalamkan menjadi -14m LWS dan akan didalamkan lagi hingga nantinya menjadi -16m LWS dan terus diperdalam sesuai kebutuhan.

Pasca digarapnya revitalisasi APBS tersebut, maka Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) akan mampu menampung kapal-kapal yang besar dan mengangkut barang yang lebih banyak volumenya. Dengan demikian, terjadinya peningkatan daya saing menjadi pengaruh positif dan efisiensi biaya logistik akan terwujud. (Berlian)

Alur Pelayaran Barat Surabaya.



Selamat
Ulang Tahun
 Ke-25 Majalah Dermaga

Majalah DERMAGA yang tampil dengan slogan “Derap Maju Pelabuhan Tiga” pada 27 Februari 2014 mendatang, genap berusia 25 tahun. Sebuah usia yang cukup matang untuk menuju ke tingkat kematangan. Sebuah usia yang dalam perjalanannya telah melewati suka duka dan perubahan bentuk serta wajah beberapa kali. Kemunculan Majalah DERMAGA yang digagas oleh Humas BPP pada tahun 1989, diharapkan mampu mengakomodir semua keinginan dan kebutuhan pegawai akan informasi. Berbekal Surat Ijin Terbit dari Surat keputusan Menteri Keuangan RI Nomor : 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989 tanggal 27 Februari 1989, maka terbitlah sebuah bulletin dwi mingguan bernama “DERMAGA”.

Pada Bulan Mei 1998, bulletin dwi mingguan DERMAGA, berubah terbit setiap bulan dalam format majalah menjadi Majalah DERMAGA. Sampai saat ini (Bulan Februari 2014) Majalah DERMAGA telah memasuki edisi 183. Membuat sebuah majalah internal (in house magazine) memang tidak mudah. Walaupun terbit bulanan, format majalah lebih unik dan punya ciri khas. Kalau surat kabar utamanya yang harian sarat dengan berita yang sifatnya straight news, majalah lebih banyak memuat features dan informasi-informasi yang memiliki nilai kedalaman berita (in depth) dan sifatnya tidak lekang oleh waktu. Lebih spesifik lagi, Majalah DERMAGA adalah media internal Pelindo III jadi tentu saja sarat dengan info-info corporate walaupun masih dengan perimbangan 40-60.

Ketepatan waktu terbit juga menjadi sarat mutlak sebuah media karena disinilah kepercayaan dibangun. Media telah ditunggu kehadirannya pada waktu tertentu. Bila melewati waktu itu, tentu audiencenya akan meninggalkannya dan memilih media lain yang lebih cepat. Sama dengan waktu, kemasan, tampilan atau desain juga menjadi daya tarik sebuah media. Majalah Bulanan Dermaga sebagai media informasi dan komunikasi Pelabuhan Indonesia III merupakan sarana yang penting dalam kegiatan Public Relations guna memelihara dan membina hubungan yang harmonis antara Perusahaan dengan publiknya. Majalah ini harus dapat membuat publiknya merasa dirinya “termasuk perusahaan” (belong to the organization) dan memupuk rasa saling pengertian serta tenggang rasa antara perusahaan dengan publiknya.

Sejak edisi Januari 2012, Majalah DERMAGA terdaftar dalam Standar Nasional Indonesia (SNI) yang merupakan satu-satunya standar yang berlaku secara nasional di Indonesia. SNI dirumuskan oleh Panitia Teknis dan ditetapkan oleh Badan Standardisasi Nasional. Majalah DERMAGA yang semula terbit 44 halaman, maka mulai edisi Juli 2013 terbit setiap bulan dengan 64 halaman.

Selama Tahun 2013 lalu, Majalah DERMAGA telah meraih penghargaan sebagai majalah internal Badan Usaha Milik Negara terbaik versi Media Pekerja BUMN dalam event “BUMN Corporate Secretary and Public Relations Award 2013” dan gelar Indonesia Best Internal Communication Media 2013 pada ajang PR Program & People of The Year 2013 yang digelar di Hotel Shangri-La, Jakarta.

Dalam rangka peringatan 25 tahun Majalah DERMAGA akan digelar perayaan peringatan 25 tahun Majalah DERMAGA yang dikemas dalam bentuk pesta rakyat dengan menggelar berbagai kuliner Nusantara, donor darah, pembagian doorprize dan launching website www.majalahdermaga.co.id. Kehadiran Majalah DERMAGA versi online, merupakan komitmen agar lebih dekat dengan pembaca dan lebih cepat hadir mengikuti perkembangan teknologi yang semakin maju di era digital.



Pada edisi khusus ini, Majalah DERMAGA berusaha merangkum pendapat, saran dan kritik via email dari pembaca. Berikut petikannya

Fajar Ilham

Staf Khusus Presiden RI
Bidang Komunikasi

"Sebagai majalah internal perusahaan (in house magazine), dari sisi materi ataupun layout/desain, Majalah DERMAGA sudah tampil baik dan perlu dipertahankan di masa mendatang. Selamat Ulang tahun Majalah DERMAGA. Semoga main berkualitas".

M. Zaini-Kepala SPI

"Walaupun DERMAGA telah terbit dalam format digital, namun keberadaan majalah dalam format cetak perlu dipertahankan. Karena DERMAGA merupakan majalah internal maka sebaiknya isi materi ditambah kebijakan-kebijakan baru dan kejadian-kejadian menonjol di wilayah Pelindo III baik positif maupun negatif (agar tidak menjadi hal yang sama di tempat lain)".

Ayu Citra Antara.Com

"Sebagai majalah internal perusahaan (in house magazine), saya melihat penampilan Majalah DERMAGA saat ini sudah baik. Komposisi tulisan pelabuhan dan non pelabuhan sudah seimbang namun perlu ditambahkan artikel tentang ekonomi, industri dan perdagangan".

Putu Sudiana-Cabang Benoa

"DERMAGA yang terbit tiap bulan harus dapat menyajikan tulisan yang bervariasi sehingga muncul keragaman berita. Tidak hanya berita tentang pelabuhan tapi mungkin bisa tulisan lain yang lebih ringan. Sukses Majalah DERMAGA!"

Iwan Sabatini-GM TPKS

"Majalah Dermaga sebagai media informasi dg slogan Derap Langkah Pelindo III merupakan sumber informasi atau karya tulis dalam sejarah Pelindo III sejak Tahun 1989 Berdirinya majalah Dermaga. Saya sebagai orang yang pernah ikut berkecimpung di Majalah Dermaga, merasakan sekali betapa penting dan manfaatnya Majalah Dermaga. Hal ini bisa utk rujukan atau flash back perjalanan Pelindo III. Barangkali Majalah Dermaga perlu di tampilkan dlm bentuk soft copy setiap edisi yang bisa dibaca di media online, dengan beraneka ragam cover yang hadir setiap bulan tentu akan menarik bagi pembaca baik intern Pelindo III maupun external. Terlebih saat ini terasa regenerasi total di Pelindo III, sehingga mereka dapat mengetahui perjalanan Pelindo III beberapa waktu yg lalu, dan mengenal pejabat atau senior di masa lalu. Serta mengetahui proses perkembangan Pelindo III hingga siap menjadi TO pada saat ini, hal ini tak lepas dari para senior masa lalu, Jayalah Pelindo III dan terus terbitlah dengan lebih segar, menarik dan berdukasi, Selamat Ulang Majalah Dermaga.

Sumitro

Ditpum Kantor Pusat

"Saya pernah bersama DERMAGA selama kurang lebih satu tahun. Supaya tidak bosan, mungkin jenis huruf bisa dikombinasi supaya pembaca tidak bosan. DERMAGA sekarang makin kreatif karena terbukti bisa mengakomodir kebutuhan pembaca dengan lebih cepat hadir via facebook dan website. Pesa saya, jangan ragu untuk perbaikan demi kemajuan. Sukses untuk DERMAGA!"

Restu Distia -Jawa Pos

"secara keseluruhan tampilan majalah internal sudah menarik dari sisi desain maupun materi yang disampaikan. Foto dan ilustrasi foto yang ditampilkan masih terlalu besar barangkali bisa disesuaikan dengan tulisannya. Kedepan, walaupun DERMAGA akan tampil dalam versi online, versi cetak masih perlu dipertahankan. Semoga sukses!"

Reni-BeritaJatim

" Secara umum, tampilan Majalah DERMAGA sudah cukup baik. Foto dan bentuk serta ukuran huruf perlu dipertahankan. Layout-nya sudah bagus, hanya saja materi majalahnya harus lebih diberagamkan lagi. Mungkin bisa ditambahkan tulisan tentang ekonomi, industri dan perdagangan mengingat banyak kepentingan para pelaku industri kepelabuhanan yang bisa diakomodir melalui majalah ini".

Zaenal Arifin Emka

-Jurnalis Senior

"Kuat kesan saya DERMAGA ditangani serius. Bukan model kerja sambilan apalagi amatiran. Ragam isinya memberikan banyak pilihan. Saran saya naskah jangan terlalu panjang. Bukan dengan memangkas tapi lebih pada pemantapan. Seleksi. Saya pikir pembaca DERMAGA adalah tipe orang sibuk. Hindari salah ketik karena akan memberikan kesan sembrono. Ingat, barang bagus akan mudah terlihat cacatnya sekecil apapun. Selamat ulang tahun"

Moh. Beny Setyawan

Cabang Maumere

"Artikel DERMAGA yang perlu ditambah adalah artikel tentang kuliner dan wisata. Saat ini, yang diperlukan adalah adanya aplikasi seperti di Android seperti detik.com sehingga pembaca dapat membaca tanpa perlu mendownload e-papernya (optional) dan dapat dengan mudah membuka aplikasi untuk membaca majalah dermaga. Jika dilihat dari sisi materi dan desain cukup bagus dan layak dipertahankan".

Ardiansyah

PR Superintendent PT TPS

"Saya mengenal DERMAGA karena dikirimkan secara rutin oleh Pelindo III. Majalah DERMAGA telah membuktikan eksistensi sebagai majalah yang meng-khususkan materinya seputar kepelabuhanan. Jarang ada media yang bisa konsisten seperti DERMAGA karena majalah ini dikerjakan disela tugas rutin di kantor. Saya selalu mencari referensi kepelabuhanan dari DERMAGA. Selamat ulang tahun. Semoga makin jaya!"

Rizki Sutrismiyanto-Cabang Benoa

"Secara umum, materi di DERMAGA sudah seimbang antara tulisan pelabuhan dan non pelabuhan. Foto dan ilustrasi pun semakin bagus. Harapan saya, kedepan DERMAGA dapat lebih meningkatkan kualitas sehingga mampu bersaing dengan media lain. Tulisan tentang olahraga dan kesehatan bisa diperbanyak sehingga pembaca lebih 'fresh'. Semoga sukses!"

Jaya Via Dewata-Cabang Benoa

"Menurut saya, Majalah DERMAGA sudah sangat bagus. Pemilihan ukuran dan jenis huruf sudah sesuai. Foto dan ilustrasi juga makin menarik. Saya sangat tertarik dengan tulisan kuliner dan wisata yang belakangan sering muncul di DERMAGA. Harapan saya, tulisan ringan sejenis itu bisa diperkaya. Selamat ulang tahun!"

Anita setyowati

"Materi yang ada di Majalah DERMAGA sudah makin bagus. Layout nya juga tidak kalah menarik dengan tampilan majalah lain. Untuk foto, terkadang masih ada cetakan foto yang 'mleket' cetakan jadi mohon lebih rapi. Selamat ulang tahun!" Anita Setyowati-mantan Redaksi DERMAGA/staf Ditpum)

Wayan Eka

Cabang Benoa

"DERMAGA sudah cukup mengakomodir kebutuhan pembacanya. Saat ini, Saya melihat tulisan di DERMAGA sudah lebih beragam berbeda dengan yang terdahulu. Kedepan, bisa ditambahkan rubrik kesehatan dan olahraga dalam bentuk tulisan ringan sehingga pembaca tidak jenuh. Sukses untuk DERMAGA"

Sugiono-Cabang Benoa

"Sebagai majalah internal, tampilan DERMAGA saat ini sudah sangat bagus dan layak dipertahankan. Untuk memperkaya wawasan, ada baiknya materi tentang ekonomi, industri dan perdagangan diperbanyak. Walaupun DERMAGA sudah terbit dalam versi online tapi menurut saya keberadaan majalah versi cetak harus tetap dipertahankan. Good job DERMAGA!"

Mira Eka Putri-Cabang Benoa

"DERMAGA adalah media internal perusahaan. Untuk majalah internal, DERMAGA sudah layak disandingkan dengan media lain. Foto, ilustrasi, tulisan di DERMAGA sangat menarik buat saya. Mungkin bisa ditambahkan rubrik kesehatan dan olahraga sehingga pembaca tidak bosan. Terima kasih!"

Suka Duka dari Meja Redaksi

Sejak pertama terbit Tahun 1989, baru pada Tahun 2006 dan Tahun 2013 lalu, Majalah DERMAGA meraih penghargaan. Kalau pada Tahun 2006, Majalah DERMAGA mendapat penghargaan sebagai best internal magazine dari Perhumas maka pada Tahun 2013, Majalah DERMAGA meraih penghargaan sebagai majalah internal Badan Usaha Milik Negara terbaik versi Media Pekerja BUMN dalam event "BUMN Corporate Secretary and Public Relations Award 2013" dan gelar Indonesia Best Internal Communication Media 2013 pada ajang PR Program & People of The Year 2013 yang digelar di Hotel Shangri-La, Jakarta. Sebenarnya bukan masalah penghargaan yang membuat kami bangga tetapi eksistensi majalah ini dan kekompakan tim nya yang membuat kami merasa senang berkarya disini.

Sekian tahun bersama dalam mengelola Majalah DERMAGA dan setiap bulan dikejar target untuk menyelesaikan penerbitan majalah tepat waktu disela tugas rutin yang juga menunggu untuk diselesaikan, kadang membuat awak redaksi jenuh alias bosan. Kondisi itu menyebabkan sulitnya mendapatkan ide penulisan dan banyak masalah lainnya. Berikut suka duka awak redaksi yang diolah dari bahasa tutur.



EDI PRIYANTO Pemimpin Redaksi

Bagi sebagian orang, kami "seringkali" hanya dilihat sebelah mata, jangankan berpartisipasi ikut menulis, membacapun enggan, sehingga "kadang" majalah bulanan yang susah payah kami susun beralih fungsi sebagai bungkus kacang. Padahal sebagian pembaca "lainnya" menanti kedatangan untuk "update" informasi pelabuhan. Seseorang akan bisa menulis dengan baik kalau ia banyak membaca. Dan akan menjadi pembicara yang baik dan terarah pula ketika seseorang tersebut pada saat yang sama adalah pendengar yang baik. Ada sebuah petuah kuno mengatakan, "Kita telah diberi dua telinga dan hanya satu mulut, agar kita dapat mendengarkan dan tidak banyak bicara". Namun dalam praktiknya, dalam kegiatan komunikasi hanya sedikit yang kita gunakan untuk mendengarkan dan menuangkan dalam bentuk tulisan. Mari kita berikan manfaat pada lingkungan kita dengan mulai gemar membaca dan aktif menjadi penulis, sekaligus akan mengasah kemampuan kita. Sebaik-baik manusia adalah yang paling bermanfaat bagi orang lain. Maka mulai saat ini, pikirkanlah, apa manfaat yang bisa kita lakukan di dalam kehidupan kita yang bisa kita berikan kepada orang lain, karena Allah SWT menciptakan kita bukan untuk hal yang penuh dengan kesia-siaan. Wallahu a'lam.

CAMELIA ARIESTANTY Redaktur Pelaksana

"Tugas redaktur pelaksana itu seperti JABRIK alias penjaga rubrik sekaligus editor. Jujur, pekerjaan ini kadang membuat jenuh. Namun karena minat saya di bidang penulisan cukup tinggi jadi kejenuhan terkadang bahkan bisa jadi berita. Beruntung, Majalah DERMAGA belakangan agak berubah 'haluan'. Artinya ada komposisi untuk tulisan non pelabuhan yang bisa membunuh kejenuhan seperti wisata, kuliner, kesehatan dan olahraga. Jadi pada materi itulah, saya bermain ide. Kalau masih banyak pihak memandangi Majalah DERMAGA sebelah mata, saya memaklumi bahkan berterima kasih karena berarti majalah ini sarat perhatian. Harus kami akui, tidak mudah mengelola media rutin yang dikerjakan di sela tugas rutin di kantor. Untuk semua pembaca, terima kasih sudah melihat dan memaknai kami. Selama ulang tahun DERMAGA. Semoga makin bermakna seirama Derap Maju Pelindo Tiga".

WILIS AJI WIRANATA Koordinator Liputan dan Fotografer

"Tugas saya di majalah DERMAGA memang sepertinya cuma KORLIP alias koordinator liputan dan fotografer. Tapi sesungguhnya di DERMAGA, semua awak redaksi bertugas serabutan. Walaupun judulnya koordinator, tapi saya juga kadang menuangkan ide penulisan bila memang kuota naskah masih kurang. Apalagi sekarang DERMAGA terbit 64 halaman full color, otomatis tugas awak redaksi bertambah. Mendekati deadline tapi naskah masih kurang atau banyak naskah tapi banyak pula yang di 'drop' oleh redaktur menjadi masalah rutin buat saya tiap bulan. Beruntung tim kami solid, sehingga semua kendala bisa diatasi segera. Karena rutinitas, kadang ide penulisan memang berkesan itu-itu saja tapi kami mengatasinya dengan tulisan ringan yang membuat pembaca tidak jenuh dengan kehadiran Majalah DERMAGA. Kedepan, saya berharap majalah ini bisa tetap dicintai dan dinanti. Sukses untuk DERMAGA!"

ARDELLA TRASTIANA DEWI Administrasi

"Pekerjaan administrasi sering dianggap remeh. Tapi mendokumentasikan naskah bukanlah hal yang mudah. Naskah yang masuk ke redaksi harus di seleksi dulu sebelum maju ke redaktur. Seleksi bukan hanya kelengkapan administrasi saja seperti judul naskah dan pengirim naskah namun lebih pada apakah naskah itu layak untuk dimuat secara prinsip atau menggolongkan naskah ke kategori pelabuhan dan non pelabuhan sebelum lanjut ke redaktur. Kadang saya juga membantu koreksi naskah. Inilah kondisi ketika kejenuhan melanda. Karena saya hanya meng-koreksi naskah yaitu koreksi huruf, sedangkan koreksi dari sisi jurnalistik lebih pada tugas redaktur. Semua tugas saya jalani dengan senang hati karena tim kami solid. Buat DERMAGA, makin sukses ya!"

SURYO KHASABU Koordinator Distribusi

"Permintaan Majalah DERMAGA belakangan cukup tinggi. Tidak hanya institusi pendidikan, namun permintaan Majalah DERMAGA juga datang dari perusahaan pelayaran, pengguna jasa dan media massa. Bahkan belakangan, Majalah DERMAGA sudah menjadi konsumsi rutin staf khusus Presiden RI dan Staf Ahli Menkominfo RI. Karena oplah yang terbatas, maka kami tidak bisa memenuhi semua permintaan Majalah DERMAGA. Pada kesempatan ini, kami mohon maaf kepada seluruh pembaca yang masih belum mendapatkan Majalah DERMAGA rutin setiap bulan. Majalah DERMAGA saat ini sudah dapat diakses secara online di www.majalahdermaga.co.id. Selamat menikmati versi online kami".

Komoditas dari Tenau Kupang Belum Seimbang

Meningkatnya kegiatan bongkar muat petikemas di Tenau Kupang, belum direspon dengan pertumbuhan industri kawasan

MUNCULNYA fenomena perdagangan di Propinsi Nusa Tenggara Timur akibat meningkatnya volume pelayanan petikemas di Pelabuhan Tenau Kupang yang dikelola Pelindo III, masih dinilai hanya sekedar menjadikan Propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) sebagai sekedar tempat pemasaran bagi produk dari luar propinsi. Hal ini ditandai dengan masih banyaknya petikemas kosong yang keluar dari kawasan yang dalam program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) disebut sebagai koridor pembangunan industri perikanan dan pariwisata ini. Perbandingannya bila dalam setiap bulannya terdapat 3.000 unit full container yang masuk lewat Tenau Kupang, maka 2.100 unit yang keluar dari sini masih dalam keadaan kosong, alias empty container.

"Ironisnya pula kalau pun 900 unit petikemas yang keluar dari Tenau Kupang tiap bulan dalam kondisi terisi, ternyata muatan petikemas tersebut bukan berupa hasil industri dari daerah setempat, tetapi berupa komoditas yang berasal dari Sumber Daya Alam (SDA) berupa batu hias, marmer, mangan, asam atau kemiri dalam jumlah yang terbatas" ungkap Ketua Yayasan Flobamora FX Skera dalam diskusi dan bedah buku "Flobamora Kemarin, Hari Ini dan Esok" di Kupang beberapa waktu lalu, dalam rangka memperingati 55 tahun berdirinya Propinsi Nusa Tenggara Timur. Sebutan Flobamora merupakan akronim nama-nama pulau-pulau besar di NTT: Flores, Sumba dan Timor.

Pelabuhan
Tenau
Kupang

Dengan kata lain, Pelabuhan Tenau Kupang saat ini cenderung sekedar menjadi "pelabuhan bongkar" bagi petikemas. Hal serupa, juga dialami oleh pelabuhan-pelabuhan lain di NTT yang sudah melakukan layanan petikemas seperti Maumere, Waingapu dan Kalabahi. Ketika pertama kali layanan petikemas dilaksanakan di Tenau Kupang lima tahun lalu, throughput yang dicapai tak lebih dari 8.000 boks/tahun. Peningkatan terjadi setelah dua tahun silam di pelabuhan utama NTT tersebut dilakukan peningkatan daya mampu dermaga, pembangunan Container Yard (CY) serta dioperasikan peralatan bongkar muat petikemas berupa Container Crane (CC) dan Rubber Tyred Gantry (RTG).

Terus Tumbuh

Sepanjang tahun 2013 saja arus petikemas lewat pelabuhan tersebut telah mencapai 78.322 boks/79.628 TEU's.

"Dengan mencermati pertumbuhan yang terjadi di Pelabuhan Tenau Kupang, maka untuk tahun 2013 telah terjadi kenaikan arus petikemas sebesar 31% di atas tahun sebelumnya".

Selain pertumbuhan layanan petikemas di Tenau Kupang, di pelabuhan lain di NTT juga mengalami kondisi serupa. Di Maumere yang kini dilayani tiga perusahaan pelayaran pengangkut petikemas, kalau tiga tahun sebelumnya baru dicapai throughput sekitar 3.000 boks/tahun, maka pada tahun 2011 telah dicapai 10.178 boks/TEU's, tahun 2012 meningkat menjadi 15.402 boks/15.739 TEU's dan tahun 2013 17.009 boks/17.921 TEU's.

Kelangkaan Industri

Pada acara bedah buku yang bertajuk "Flobamora Kemarin, Hari Ini dan Esok" yang merupakan sumbangan 27 orang penulis dari berbagai disiplin ilmu di propinsi

itu, dihadirkan nara sumber seperti mantan Gubernur NTT Ben Mboi, dosen Fakultas Teologi Universitas Artha Wacana Dr. Mery LY Kolimon dan dosen filsafat Universitas Widya Mandira Kupang. Tujuannya adalah membantu memunculkan pemikiran kritis dalam membangun NTT. Yang kemudian menjadi topik bahasan hangat adalah geliat perniagaan dan peran Pelabuhan Tenau Kupang, sebagai gerbang pemicu tumbuhnya industri di daerah tersebut.

Masalah yang diheber Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) NTT Awang Noto Prawiro, menyadarkan hadirin tentang masih lemahnya sektor industri di propinsi tersebut.

"Pelabuhan Tenau Kupang adalah salah satu pelabuhan utama sekaligus menjadi titik vital perekonomian NTT, tetapi belum berperan maksimal. Bagaimana mengisi petikemas yang kosong ketika saatnya kapal meninggalkan NTT, itu yang seharusnya menjadi pertanyaan pokok yang mesti dijawab pemerintah setempat dengan meningkatkan produktivitas pertanian dan perikanan yang menjadi potensi utama NTT" ujar Awang Noto Prawiro.

Pada bagian lain, dikemukakan tentang NTT yang disebut sebagai "Propinsi Jagung", tetapi pada kenyataan tidak pernah terjadi ada satu petikemas pun yang bermuatan jagung dari Pulau Timor untuk dikirim ke luar daerah. Bahkan kemudian diketahui bahwa sebagian besar jagung yang beredar di pasar merupakan komoditas yang didatangkan dari Sulawesi Selatan dan daerah lain. Wacana tentang Kawasan Industri Bolok yang pernah menjadi kebanggaan masyarakat juga hanya sekedar menjadi olok-olok. Disusul dengan gulung tikarnya pabrik Semen Kupang, yang meskipun sudah beralih ke investor loain, tetapi kondisinya tetap seperti pemeo: hidup enggan, mati pun segan.

Maka dalam diskusi yang terkesan serius itu, terlontar pula kalimat sarkastik yang mengatakan: "Harus ada fihak yang berinisiatif dalam mendorong peningkatan industri dan sekaligus menarik investasi ke propinsi itu. (Nilam)

Geliat

Pelabuhan Lembar

yang Terus Meroket



Pelabuhan Lembar, Lombok, Nusa Tenggara Barat.

Realisasi kinerja PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Pelabuhan Lembar cukup mengagumkan. Catatan prestasi yang diukir pelabuhan terbesar di Nusa Tenggara Barat itu mampu membukukan kinerja hingga mencapai kurang lebih 292 persen.

Beberapa catatan prestasi itu diikuti oleh melonjaknya kunjungan kapal baik *cruise* (kapal penumpang) maupun petikemas. Demikian juga dengan peningkatan arus petikemas menuju Lembar sepanjang tahun 2013 dibanding tahun sebelumnya.

Data dari PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Lembar untuk arus kunjungan kapal mengalami kenaikan sekitar 14 persen dari ukuran satuan. Pada tahun 2012 kunjungan kapal tercatat 1.903 unit, sedangkan pada tahun 2013 mencapai 2.163 unit.

Untuk ukuran tonase, arus kunjungan kapal tentu mengalami pertumbuhan yang tidak kecil. Tahun 2012 berat mencapai 2,5 juta Gross Tonnage (GT), sedangkan pada tahun 2013 naik menjadi 4,3 juta GT atau naik sekitar 72 persen.

Data tersebut menunjukkan geliat ekonomi di Nusa Tenggara Barat (NTB) cukup pesat. Beberapa komoditi seperti sembilan bahan pokok menjadi kebutuhan utama. Demikian juga dengan masuknya semen dari tanah Jawa menjadi bukti pembangunan infrastruktur cukup cepat di daerah tersebut.

Kepala Humas PT Pelabuhan Indonesia III, Edi Priyanto menyebut komoditi atau arus barang juga mengalami pertumbuhan. "*Growth* (pertumbuhan) naik sekitar 34 persen pada tahun 2013. Itu artinya Lembar menjadi pintu masuk perdagangan untuk kota-kota disekitarnya," tegasnya.

Seperti yang disebutkan, mayoritas arus barang yang masuk ke NTB rata-rata adalah kebutuhan pokok masyarakat. Untuk data tahun 2012 saja komoditi yang masuk mencapai 799.747 ton, sedangkan setahun kemudian menjadi 991.533 ton atau naik sekitar 24 persen. "Data itu cukup tinggi untuk ukuran Lembar," tegas Edi.

Pertumbuhan yang cukup tinggi itu mendapat respon dari PT Pelabuhan Indonesia III. Program paling dekat adalah pengadaan barang, atau mendatangkan dua unit *fixed crane* tahun ini senilai USD 10,5 juta per unitnya.

Crane anyar ini untuk mendukung percepatan bongkar muat sekaligus menekan *waiting time* (waktu tunggu) di dermaga. "Fixed crane ini juga untuk mengurangi *idle time* (waktu tidak terpakai), karena kapasitasnya mampu mencapai 10-15 boks per jam," lanjut Edi.

Program jangka pendek lainnya, membangun *container yard* (CY/ lapangan penumpukan) dengan daya tampung sekitar 350 TEU's. Sementara kapasitas yang sudah dimiliki Lembar mencapai kurang lebih 650 TEU's.

Geliat Lembar untuk mengantisipasi lonjakan arus barang maupun penumpang tidak berhenti disini arus barang saja. Untuk arus penumpang atau wisatawan juga mendapat sorotan. Hal ini untuk mengantisipasi lonjakan turis asing yang tahun 2013 sudah terdata 55.128 penumpang berbanding 34.512 pada tahun 2012.

Tentu saja geliat itu sudah diantisipasi dengan penambahan dermaga baru. Tahun lalu, Lembar telah diprogramkan untuk membangun dermaga baru di Gili Mas seluas sekitar 50 hektar. "Tahun ini sudah kita sosialisasikan ke masyarakat, dan mereka (masyarakat) justru menagih kapan dilakukannya pengerjaan," terangnya.



Program yang sudah dilakukan Lembar pembebasan lahan sisi laut. Sedangkan untuk sisi darat atau tebing masih belum dilakukan, lantaran sulitnya lokasi.

Pelabuhan Gili Mas ini nantinya sangat penting untuk mengatasi kelemahan sektor dermaga di Lembar. Seperti masalah kedalaman dan alur yang berkelok-kelok menuju dermaga. Demikian juga untuk mengantisipasi turis asing tidak perlu berlabuh dan ditransfer melalui feri. (*)

Tabel Pertumbuhan di Pelabuhan Lembar

Arus	2012				2013			
		Unit	Muatan		Unit	Muatan		
1.	Kapal*	1.903	2,5		2.163	4,3		
2.	Petikemas**	-	15.188		-	20.389		
3.	Komoditi***	-	799.747		-	991.533		
4.	Penumpang Internasional	34.512			55.128			
5.	Penumpang Domestik	15504			13.907			

Keterangan: * dalam satuan juta Gross Tonnage, ** satuan TEU's, *** dalam satuan ton



Pelabuhan Lembar, Lombok, Nusa Tenggara Barat.



Terminal Nilam Timur, Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya.

E-Container Crane untuk Nilam Timur

**Elektrifikasi
3 CC Nilam
Timur akan
meningkatkan
produktivitas
bongkar muat
dan tekan
polusi**

TERMINAL Nilam Timur yang mulanya merupakan dermaga konvensional dan sejak tiga tahun lalu dikembangkan menjadi Terminal Multipurpose, kini merupakan andalan Pelabuhan Tanjung Perak dalam melayani bongkar muat petikemas domestik, dalam beberapa waktu terakhir ini mendapat sorotan dari pelanggannya. Dari kalangan pengguna jasa, Reporfter Dermaga berhasil merekam keluhan yang terkait dengan kurang optimalnya peralatan bongkar muat petikemas di terminal yang sebagian juga digunakan untuk bongkar muat curah cair dan curah kering itu, karena Container Crane (CC) yang dioperasikan saat ini, dinilai kurang mampu mengimbangi arus petikemas yang terus mengalami peningkatan.

“Dengan peralatan yang ada, kami sudah berusaha meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas di Terminal Nilam Timur. Tetapi mengingat usia pakai sebagian peralatan yang ada memang sudah cukup tua, maka kalau pengoperasiannya dipaksakan, kami khawatir malah dapat menimbulkan kerusakan yang fatal. Oleh sebab itu, upaya yang bisa kami lakukan adalah dengan cara “tambal sulam” kalau yang dua kami operasikan penuh, maka yang satu masuk ke perawatan” tutur Manager Terminal Mirah Timur Bambang Wiyadi kepada Dermaga.

Kendati bertumpu pada peralatan yang ada, tetapi pada periode bulan Januari sampai dengan Desember 2013 lalu, bersama dengan terminal konvensional lain di Tanjung Perak, throughput Terminal Nilam Timur dapat mencapai sebesar 665.145 TEU's setara 623.146 Boks. Dari jumlah itu, petikemas domestik masih mendominasi dengan total 661.885 TEU's, sedang petikemas internasional hanya 3.260 TEU's. Realisasi tersebut memberikan kontribusi sebesar 20,9% untuk satuan TEU's dan 24,8% untuk satuan Boks, dari total arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak.

Improvement Nilam Timur

Selain fokus pada pelayanan bongkar muat petikemas, Terminal Nilam Timur Konvensional juga mendapat porsi menjadi dedicated area untuk curah cair, CPO dan produk turunannya yang mulai diuji coba pada Januari dan April 2013 tahun lalu. Karenanya, untuk handling non petikemas telah terjadi perubahan:

- Meningkatkan pelayanan terhadap jasa bongkar muat curah cair yang dilaksanakan PBM Pelindo III bekerjasama dengan empat perusahaan besar minyak sawit dan BBM yang mempunyai produksi besar di Tanjung Perak;
- Guna mendukung sebagai Spesialisasi Berth, Terminal Nilam Konvensional mendapat tambahan beberapa alat pendukung guna

meningkatkan kinerja sehingga dapat menarik perusahaan komoditi curah cair lain untuk menjalin kerjasama dengan PBM Pelabuhan Cabang Tanjung Perak;

- Diberlakukan Dedicated Berth untuk curah cair dapat mengurangi antrian tambatan kapal karena secara tak langsung memindahkan seluruh aktivitas bongkar muat pasir kwarsa, kayu log, green coke, dan General Cargo;
- Dibanding terminal lain, Terminal Nilam menguasai pangsa pasar curah cair sebesar 56% di Tanjung Perak hingga dapat mengurangi waktu tunggu kapal dan juga untuk meningkatkan kinerja bongkar muat;
- Produksi curah cair Tanjung Perak 2013 sebesar 1.177.780 ton, dengan meningkatkan Terminal Nilam Konvensional dermaga sisi utara sebagai Dedicated Berth curah cair maka kapasitas terpasang menjadi 2.073.600 hingga dapat menampung semua komoditi curah cair di Pelabuhan Tanjung Perak.

Dijelaskan oleh Manager Terminal Nilam-Bambang Wiyadi, pendayagunaan lahan di Nilam Utara ini dilakukan berdasar Kerjasama Operasi dengan PT Aneka Kimia Raya (AKR) sebagai penyedia pendanaan sedang kontribusi dari Pelindo III berupa pengadaan lahan darat dan perairan. Kerjasama ini meliputi penambahan 3 unit tank storage HCL yang masing-masing berkapasitas 2.300 ton, dilengkapi pipa suplai. Pebangunannya dilakukan AKR dengan sistem BOT (Build - Operation - Transfer) untuk waktu 20 tahun. Kegiatan handling, dilakukan PBM Pelindo III Tanjung Perak.

“Setelah menyelesaikan konstruksi dermaga baru yang lokasinya sejajar dengan dermaga AKR lama dan dermaga Pertamina di Nilam Utara, kami telah melakukan dua kali ujicoba terhadap fasilitas yang dibangun. Yang pertama pada Januari 2013 kami fokuskan pada kesiapan tank storage. Sedang ujicoba kedua 10 April 2013 lalu, kami menguji kehandalan jetty. Ujicoba yang disaksikan pejabat Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran Tanjung Perak dan wakil INSA, cukup memuaskan. Pada ujicoba tersebut, jetty yang dibangun dengan daya dukung untuk kapal 60.000 DWT, untuk safety hanya disandari kapal 40.000 DWT” tutur Babang Wiyadi.

Dermaga curah cair ini berdimensi 27X12,1 m, berkonstruksi beton bertulang dilengkapi fender dan bollard dengan kedalaman kolam -10 meter LWS, breasting dolphin 4 unit berkonstruksi beton bertulang; dua unit mooring buoy; empat unit catwalk konsruksi rangka baja, trestle 330X8 meter.

Manager Terminal Nilam juga mengatakan saat ini tengah dilakukan negosiasi dengan PT Bogasari untuk memanfaatkan sebagian lahan yang mereka sewa, guna membangun tambahan lapangan petikemas di Nilam Timur. Sebagai kompensasi, PT Bogasari akan diberi hak membangun jalan akses, guna mengangkut komoditas dari packing plant ke jalan raya. Dalam rangka penataan menyeluruh terhadap Terminal Nilam, juga dilakukan pembenahan terhadap Jalan Nilam Barat sepanjang sekitar 2 Km, yang kedepan akan ditingkatkan menjadi jalan kembar. Selama ini, jalan tersebut merupakan urat nadi penghubung Pangkalan Nilam, yang menjadi akses ke Depo Elpiji Pertamina, fasilitas pengantongan terigu oleh PT Bogasari, dll. Pada bagian barat merupakan lokasi beberapa dok dan galangan kapal, antara lain PT Dumas, Ben Santosa, Surya, Perikanan Samudera Besar, Dewa Ruci, dll.

E-Container Crane

Guna meningkatkan produktivitas, kedepan tiga unit CC yang ada sekarang akan diubah dari menggunakan bahan bakar solar ke energi listrik. Selain itu, di tahun 2015 mendatang juga akan mendapat tambahan dua unit CC lagi. Program pengubahan catu daya itu, merupakan gerakan hemat bahan bakar berbasis fosil di Pelabuhan Tanjung Perak yang dilaksanakan Pelindo III.

Menurut ASP Humas dan TU Direksi Pelindo III-Edi Priyanto, elektrifikasi terhadap tiga unit alat bongkar muat yang dioperasikan di Terminal Nilam Timur akan dilakukan pada semester kedua tahun 2014. Kalau pada saat ini ketiganya masih digerakkan dengan generator-set berbahan bakar solar, nantinya mesin penggeraknya akan dilepas, untuk kemudian dipasang kabel listrik yang terhubung dengan gardu listrik baru yang akan dibangun di sekitar Terminal Nilam.

“Dalam rangka memenuhi kebutuhan elektrifikasi tersebut, nantinya akan dilakukan penambahan daya listrik dari yang sekarang 13,4 mega Volt Ampere (mVA) menjadi 20 mVA. Program ini memerlukan anggaran sekitar Rp.2,4 miliar” jelas Edi.

Menjawab pertanyaan tentang dua unit CC baru yang akan dioperasikan di Terminal Nilam Timur mulai tahun 2015 mendatang, Kahumas Pelindo III menjelaskan bahwa peralatan itu nantinya tak perlu mengalami perubahan catu daya. Sebab, keduanya sudah didisain untuk dioperasikan dengan konsep menggunakan catu daya listrik.

Green Energy

Dijelaskan pula, bahwa program elektrifikasi sebagai bagian dari green energy untuk peralatan bongkar muat serta alat angkat dan alat angkut di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dimaksud untuk pengurangi polusi suara bising maupun pencemaran yang disebabkan oleh gas buang di lingkungan pelabuhan, yang secara luas juga akan berdampak pada berkurangnya pencemaran terhadap kawasan sekitar pelabuhan.

Selain hal tersebut, juga diharapkan terjadi efisiensi dalam pengoperasian alat. Sebab dengan tak lagi digunakannya catu daya berbahan bakar solar yang tergantung pada generator, maka perawatan terhadap CC maupun alat lainnya akan kian jarang dilakukan. Dampak yang terjadi ialah, jam operasional alat angkat maupun alat angkut akan dapat lebih dioptimalkan, hingga produktivitas bongkar muat barang di dermaga juga akan dapat lebih meningkat.

Program green energy semacam itu juga akan segera diterapkan di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) yang pada pertengahan tahun 2014 ini akan menerima tambahan berupa 11 unit Electric Rubber Tyred Gantry (E-RTG) serta peralatan lainnya guna mengimbangi kebutuhan operasional dermaga tambahan menjadi 600 meter, untuk melayani bongkar muat tiga kapal sekali gus.

“Sebagai komitmen untuk mengoperasikan “pelabuhan hijau”, maka Pelindo III sudah menerapkan program tersebut di Terminal Teluk Lamong (TTL) yang akan dioperasikan mulai pertengahan tahun ini. Mayoritas peralatan yang digunakan di terminal tersebut, sejak awal sudah ditetapkan dengan standar green terminal” jelas Edi mengakhiri penjelasannya kepada Dermaga. (Nilam)

Ilustrasi Java
Integrated Industrial &
Port Estate (JIPE).

Bangun "JIPE" Upaya Tekan Biaya Logistik



Ilustrasi
area
terminal
JIPE

Salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) bidang kepelabuhanan Pelindo III atau yang disebut Pelindo III, saat ini sedang mengembangkan sebuah kawasan industri yang luas terintegrasi dengan pelabuhan dan kompleks perumahan. Kawasan tersebut diberi nama Java Integrated Industrial Port and Estate (JIPE), saat sedang dibangun dan dikembangkan sebagai pusat pengembangan industri baru di sisi utara Gresik untuk

mendukung kegiatan ekonomi di Propinsi Jawa Timur dan Indonesia pada umumnya. Pengembangan industri ini juga akan didukung oleh pengembangan perumahan dan laut pelabuhan estate.

Pengembangan JIPE di kawasan Manyar Gresik tersebut merupakan solusi terhadap tingginya tingkat arus bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Konsep bisnis Pelindo III dapat menekan biaya logistik dari hulu hingga ke hilir yang saat ini cukup tinggi dan sering dikeluhkan oleh para pengusaha.

JIPE bertujuan untuk menyediakan layanan pelabuhan laut langsung ke kawasan industri untuk meminimalkan biaya logistik yang biasanya terjadi ketika pelabuhan laut terletak jauh dari kawasan industri. JIPE juga bertindak sebagai pelabuhan multi layanan laut untuk melayani pengiriman, kontainer, general cargo, mobil / kendaraan, curah kering dan cair.

Pengembangan kawasan JIPE di lokasi tersebut telah mematuhi peraturan daerah (Perda) Nomor 8 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Gresik dari 2010-2030.

Pelindo III menggandeng PT AKR guna mengembangkan proyek "Java Integrated Industrial Port" (JIPE) seluas sekitar 2.000

hektare di kawasan Manyar, Gresik, Jawa Timur. Kepala Humas Pelindo III, Edi Priyanto, mengatakan, luas areal itu rencananya dibagi dalam tiga kawasan, yakni untuk pelabuhan, industri, dan perumahan.

Pada tahun 2014 ini perwujudan proyek "JIPE" baru memasuki tahap pembangunan dan penyediaan infrastruktur dasar. Seperti akses jalan, dermaga, dan kebutuhan energi yang meliputi listrik dan air.

"Pembangunan infrastruktur dasar, memang sudah dilaksanakan pada Oktober 2013 direncanakan hingga Oktober 2014. Pembangunan ini melibatkan Pemkab Gresik yang telah menjalin kerja sama untuk penyediaan infrastruktur dan energi," kata Edi Priyanto.

Pembangunan "JIPE", tambah dia, dari ribuan hektare luas kawasan tersebut maka sebanyak 1.762 hektare sudah termasuk ruang terbuka hijau, jalan, saluran pembuangan air, dan fasilitas umum lainnya. "Bahkan, ada pula kawasan pelabuhan seluas 371 hektare, sudah termasuk ruang terbuka hijau dan sirkulasi," katanya. Sedangkan khusus kawasan residential akan menempati lahan seluas 765 hektare.

Port Estate (kawasan pelabuhan)

Pelabuhan laut estate akan dilengkapi dengan dermaga. Beberapa fasilitas pendukung akan dibangun di dekat pelabuhan laut termasuk lapangan terbuka, gudang, kendaraan, tangki pertanian untuk terminal, tangki penyimpanan cairan untuk menyimpan curah cair, lapangan penumpukan batubara, log kayu, bengkel dan kantor / fasilitas publik.

Pada masa mendatang, kata Edi Priyanto, kawasan pelabuhan akan dikelola PT Berlian Manyar Sejahtera, yang merupakan perusahaan patungan antara PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) selaku anak perusahaan Pelindo III dengan PT Usaha Era Pratama Nusantara (UEPN), anak perusahaan PT AKR Corporindo Tbk.

"Komposisi saham sebesar 60 persen dimiliki BJTI dan sisanya dikuasai UEPN," ujarnya.

Pada area tersebut, sebanyak 371 hektar daerah akan mencakup semua elemen pembangunan di kawasan pelabuhan laut. Sekitar 80% dari mereka adalah untuk tujuan operasi dan sisanya 20% untuk utilitas, hijau dan sirkulasi.

Industrial Estate (kawasan industri)

Kawasan industri dari JIPE seluas 1.761 hektar dibagi menjadi 3 jenis industri, yang terdiri dari Industri Ringan, Industri Menengah dan Industri Berat. Wilayah dijual maksimum kawasan industri adalah 70% dari total area, sehingga memenuhi ketentuan dari Departemen Industri dan Perdagangan No 35/2010 tentang standar teknis kawasan industri. Daerah non-

dijual sekitar 30% dialokasikan untuk zona hijau (10,57%), jalan dan saluran (12,30%), dan fasilitas (7,03%).

Sementara itu, kata Edi, untuk kawasan industri siap dikelola PT Berkah Kawasan Manyar Sejahtera, yang dimiliki oleh PT Usaha Era Pratama Nusantara dan PT Berlian Jasa Terminal Indonesia. Dengan pembagian saham sebesar 60 persen dimiliki UEPN dan sisanya BJTI.

Estate Residential (kawasan perumahan)

Kawasan residential seluas 765 hektar merupakan kawasan perumahan yang dikembangkan dengan menggabungkan 3 kegiatan utama yaitu perumahan, komersial dan hiburan / olahraga sambil menjaga lingkungan sebagai berkelanjutan mungkin.

Pengembangan kawasan perumahan bertujuan diantaranya untuk menciptakan perkembangan baru 'icon' di utara dari Gresik, mengembangkan kawasan perumahan dengan potensi terbaik dengan mengakui kondisi alam untuk sebanyak mungkin menjaga kualitas lingkungan, menyediakan beberapa fasilitas yang memiliki potensi untuk menarik segmen pasar ke situs, menyediakan fasilitas pendukung untuk kegiatan industri seperti perumahan, komersial, hotel, fasilitas umum, pusat hiburan, dll.

Fasilitas yang dapat dikembangkan di kawasan perumahan diantaranya : perumahan, komersial / retail, golf dan clubhouse, fasilitas umum (rumah sakit, sekolah, fasilitas berdo'a), hotel dan apartemen, utilitas (air, listrik, komunikasi, gas, drainase sistem / sanitasi), jalan (jalan utama, jalan lokal), daerah hijau (mengacu pada peraturan daerah sebagai ruang terbuka hijau)

Proyek perumahan yang dikembangkan oleh PT AKR Land Development, anggota AKR Group. Sebagai perusahaan properti, PT AKR Land Development terus mengembangkan properti mewah dan elegan di ketinggian baru. Portofolio meliputi resor, tempat tinggal, dan taman komersial. (Berlian)



Mengenal Dunia Pelayaran

Nakhoda: Bukan Sopir Biasa !

Penguasa utama di atas kapal adalah nakhoda. Apakah mualim diharuskan pandai berdoa ?

NI bukan lelucon, karena benar-benar pernah terjadi di Kampung Rambutan, Pasar Rebo yang pada tahun 60-an masih termasuk "Betawi udik". Ketika pada suatu hari Bang Jolih akan mengadakan tahlilan di rumahnya, tiba-tiba Ustadz yang sudah berjanji akan memimpin doa tiba-tiba berhalangan. Tidak mati akal, Bang Micang yang masih kepernah *encang* (paman) mereka, segera berinisiatif mengundang *mualim* yang baru tiga hari pindah dari Kampung Ceger, untuk menggantikan tugas sang Ustadz.

Menghadapi undangan kehormatan tersebut, sang *mualim* jadi salah tingkah dan hanya dapat menjelaskan: "Aye ni bang, emang mualim beneran, tetapi urusan baca doa, aye mohin maaf karena tidak sanggup. Sebab aye bukannya mualim di kelangan kaum Bergama, tetapi Mualim di kapal yang tugasnya mewakili Captain bila beliau berhalangan !"

Salah faham ini dapat diselesaikan, ketika Mualim yang bernama Yosafat dan beragama Nasrani tersebut secara panjang lebar memberi penjelasan secara panjang lebar jenjang kepangkatan, tingkat-tingkat tanggungjawab dan tugas para perwira di atas kapal. Maka jabatan mualim di atas kapal, tidak harus dijabat oleh seseorang yang pernah menjadi santri atau berkedudukan sebagai pemuka agama Islam,

Nama Serupa

Kesalah pengertian memang bisa timbul akibat banyaknya nama jabatan atau sebutan yang sama satu dengan lainnya dalam pergaulan bahas Indonesia. Di dunia pelayaran atau penerbangan, seseroang yang mempunyai jabatan Captain sering kali digoda dengan pertanyaan: "Dari dulu pangkat sampeyan tetap saja Captain lalu kapan naiknya jadi Mayor ?"

Masih di dunia pelayaran, pernah terjadi seorang petugas Kantor Administrasi Pelabuhan (Adpel) yang merasa dilecehkan, ketika memanggil seorang Nakhoda kapal ke kantornya, yang kemudian muncul justru memperkenalkan diri sebagai Jurumudi. Setelah sempat tegang, masalah ini berakhir dengan tertawa bersama, setelah tamunya menjelaskan bahwa: "Saya berasal dari Sangir, dan nama pribadi saya adalah Norman, tetapi nama keluarga saya memang betul Jurumudi, tetapi di atas kapal jabatan saya adalah Nakhoda".

Nama jabatan yang sama tetapi mempunyai tugas yang berbeda, juga pernah membuat Pak Haji Abubakar jatuh pingsan ketika anak perempuan satu-satunya yang berangkat ke Jakarta untuk mencari kerja, memberi kabar bahwa sang anak diterima menjadi *air hostess*. Pak Haji mengira bahwa puterinya terjun ke profesi sebagai *hostess* di Klab Malam, yang di Indonesia biasa dikonotasikan dengan hal yang negative. Pada hal *air hostess* merupakan sebutan keren bagi pramugari udara alias *cabin attendant* binti pramugari. Padahal dalam pengertian kebahasaan, *hostess* merupakan kata Inggris yang padanannya dalam bahasa Indonesia berarti: nyonya rumah. (Daru Susilowati & Lyndon Saputra, *Webster's: "Kamus Lengkap Inggris-Indonesia"* – Kharisma Publishing Group, halaman 125).

Kerancuan pengertian ini bisa merembet pada jabatan Presiden (Negara, Partai atau pimpinan perguruan tinggi); panggilan Bapak (mengacu pada orang yang perlu dihormati, atau orang tua kandung), dll.

Chief in Charge

Di atas kapal penumpang atau niaga, pejabat tertinggi yang sedang bertugas biasa dipanggil dengan sebutan **Chief**. Sedangkan penguasa tertinggi adalah **Captain** atau biasa disingkat **Capt** (Indonesia: Kep). Bahkan *Marine/Harbour Pilot* juga biasa dipanggil dengan sebutan **Capt**. Sebutan serupa juga diberikan kepada para penerbang pesawat komersial, karena untuk pesawat militer selalu menggunakan sebutan sesuai kepangkatannya: Kolonel, Mayor, Kapten, Letnan, dll.

Dalam istilah pelayaran di Indonesia, penguasa tertinggi di atas kapal, disebut sebagai Nakhoda, dengan perwira bawahannya yang terdiri dari Mualim I sampai III, *Masinis*, *Stirman*, *Olieman*, juga *kerani*, *jenang* dll. Sama halnya dengan pilot, masinis ataupun pengemudi lainnya, nakhoda memikul tugas dan tanggungjawab yang sangat penting dalam suatu pelayaran.



Selain diwajibkan cakap mengemudikan kapal, nakhoda juga bertanggungjawab terhadap keselamatan penumpang mauun kargo di dalam kapal. Ketika berada dalam pelayaran, Nakhoda mempunyai banyak tugas pokok yang berkaitan dengan fihak pemerintah (secara langsung atau lewat Syahbandar), anak buah kapal, penumpang dan barang yang diangkut di dalam kapal, bahkan juga terhadap sesama kapal yang sama-sama dalam pelayaran.

Nakhoda juga merupakan penguasa tertinggi di atas kapal, seperti diatur dalam ketentuan yang dikenal sebagai *International Convention for Safety of Life at Sea* (SOLAS).

Tugas Nakhoda

Secara umum, tugas utama Nakhoda terdiri dari hal-hal yang rinciannya sebagai berikut:

Pemimpin Kapal

Sesuai dengan Undang Undang (UU) Nomor 21 Tahun 1992 dan Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD), disebutkan bahwa Nakhoda memikul seluruh tanggungjawab di atas kapal, kecuali perbuatan criminal. Sebagai contoh: apabila juru mesin sedang bekerja di ruang mesin dan terjadi kebakaran, kasus tersebut tetap jadi tanggungjawab Nakhoda. Selain itu, bila kapal mengalami kandas, sementara Nakhoda tidak seang berada di anjungan kapal, akibat kasus tersebut tetap jadi tanggungjawab Nakhoda.

Secara ringkas, tugas nakhoda dibagian ini adalah wajib memeriksa kelengkapan kapal dengan sempurna, serta mengawaki kapal dengan mematuhi seluruh aturan atau prosedur. Lalu membuat kapalnya laik laut (*seaworthy*). Ia juga bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran dan para pelaut di atas kapal yang dipimpinnya, dan mematuhi perintah pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari undang-undang.

Pemegang Kewibawaan Umum

Serang Nakhoda juga bertugas sebagai pemegang kewibawaan umum. Dengan demikian, semua orang yang berada di atas kapalnya, tanpa terkecuali, harus taat dan patuh pada perintah-perintah yang diberikan nakhoda selama tidak menyimpang dari undang-undang. Hal itu untuk menegakkan ketertiban dan keamanan di atas kapal. Penentangan terhadap perintah nakhoda merupakan pelanggaran hukum yang diatur dengan KUHP pasal 459

dan pasal 460, serta Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 pasal 118.

Nakhoda juga berperan penegak hukum di atas kapal. Dengan demikian, bila terjadi peristiwa kriminal di atas kapal yang dipimpinnya, maka Nakhoda mempunyai kewenangan selaku polisi atau jaksa. Engan demikian Nakhoda berhak menahan atau mengurung tersangka di atas kapal, membuat Berita Acara Pemeriksaan (BAP), juga mengumpulkan bukti-bukti, dan sebagai pihak yang berhak menyerahkan tersangka berikut barang bukti dan BAP kepada kepolisian atau jaksa di pelabuhan pertama yang disinggahinya.

Petugas Catatan Sipil

Selama memimpin pelayaran, nakhoda juga bertindak sebagai pegawai Catatan Sipil. Ketentuan ini berlaku, bila selama pelayaran, ada penumpang yang melahirkan atau meninggal dunia di atas kapal yang dipimpinnya.

Kalau terjadi kelahiran di atas kapal, Nakhoda berkewajiban membuat Berita Acara Kelahiran dengan dua orang saksi yang biasanya terdiri dari para perwira kapal. Kemudian mencatat kelahiran tersebut dalam Buku Harian Kapal. Sesampainya di pelabuhan pertama yang disinggahi, Nakhoda menyerahkan Berita Acara Kelahiran tersebut kepada Kantor Catatan Sipil setempat. Jika kelahiran ini terjadi di perairan luar negeri, berita acaranya harus diserahkan Nakhoda ke Kantor Kedutaan Besar Republik Indonesia di negeri bersangkutan.

Demikian pula, apabila terjadi peristiwa kematian selama pelayaran, Nakhoda harus membuat Berita Acara Kematian dengan dua orang saksi yang biasanya terdiri dari perwira kapal. Lalu, mencatat peristiwa kematian itu ke dalam Buku Harian Kapal dan menyerahkan Berita Acara Kematian ke Kantor Catatan Sipil di pelabuhan pertama yang disinggahi. Namun dalam hal ini, penyebab kematian tak perlu harus ditulis pada Berita Acara Kematian maupun dalam Buku Harian Kapal karena hanya dokter yang berwenang membuat visum.

Konvensi SOLAS

Lahirnya Konvensi SOLAS, terdorong oleh musibah laut yang dialami oleh kapal Titanic pada tahun 1912. Kecelakaan pelayaran yang menelan korban jiwa cukup besar ini mengingatkan seluruh pemangku kepentingan di sektor pelayaran dan pelabuhan bahwa perjalanan pelayaran di laut mempunyai risiko yang tinggi dan berat. Risiko itu dapat muncul secara tak terduga, yang dipicu oleh faktor alam maupun ketersediaan peralatan atau sumber daya manusia yang kurang memadai.

Dikarenakan oleh hal itu, pada tahun 1914 sebanyak 13 negara yang mempunyai perusahaan pelayaran besar,



Ilustrasi

sepakat untuk membuat ketentuan atau peraturan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran. Sebagai hasil dari berbagai konsultasi serta perundingan, dirumuskan ke dalam ketentuan umum yang kemudian dikenal sebagai *International Convention for Safety of Life at Sea* (Keselamatan Jiwa di Laut), kemudian secara populer dikenal dengan singkatan SOLAS.

SOLAS diyakini sebagai suatu ketentuan tertua dalam transportasi, khususnya pada transportasi laut. Sejalan dengan terjadinya peningkatan produksi maritim serta perjalanan dengan kapal laut, dari masa ke masa SOLAS juga

mengalami beberapa kali perubahan. Perubahan dan perbaikan peraturan tersebut bertujuan antara lain dalam rangka memberi perlindungan kepada penumpang maupun kapal, kargo serta mencegah polusi yang disebabkan oleh aktivitas pelayaran.

Di tahun 1948 *United Nation Maritime Conference* (Badan Perserikatan Bangsa-bangsa Tentang Kemaritiman) menyetujui untuk membentuk suatu badan internasional yang disebut *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO). Lembaga ini mulai aktif pada tahun 1959 dan mengambil alih beberapa ketentuan SOLAS 1948 dan Pencegahan Polusi Laut Karena Minyak tahun 1954. Dalam perjalanannya, pada tahun 1982 IMCO berubah menjadi *International Maritime Organization* (IMO) sebagai organisasi tingkat dunia yang kita kenal sampai saat ini.

Pada tahun 1960 IMO menyelenggarakan konferensi untuk memperbarui pasal-pasal dan ketentuan yang terdapat dalam SOLAS, yang hasilnya mulai diberlakukan sejak tahun 1965 dengan sebutan SOLAS 1960. Perubahan kembali dilakukan tahun 1974, pada saat IMO menggelar konferensi di markas besarnya di kota London, Inggris, dengan dihadiri sebanyak 65 perwakilan negara penanda tangan, ditambah perwakilan dari negara-negara bukan penanda tangan dan peninjau.

Konvensi pelayaran yang dihasilkan oleh konferensi itu disebut SOLAS 1974, di mana Indonesia juga merupakan negara yang telah meratifikasinya. Pada 1997, SOLAS mendapat revisi kembali, tetapi secara prinsip isinya tetap sama dengan sebelumnya. Dengan mematuhi SOLAS diharapkan pelayaran berjalan lancar dan tidak merusak lingkungan. Lebih-lebih ketika negara-negara maritim kemudian setuju merumuskan ketentuan keselamatan dan keamanan di pelabuhan yang dikenal dengan ketentuan *International Ships and Port Security Code* (ISPS Code, ketentuan keamanan untuk kapal dan pelabuhan internasional) di mana beberapa pelabuhan yang dikelola Pelindo III telah dinyatakan *ISPS Code Compliance*. (Kalimas)



Ilustrasi

Kuliner Nusantara: Asimilasi dalam Selera Pembauran dalam Rasa

Kue Bulan dan Mochi jadi ciri khas tahun baru Imlek. Masih banyak kuliner asal Tiongkok yang berasimilasi

KENDATI pada awalnya hanya sekedar dilirik dengan pandangan curiga, tetapi saat ini **bakso**, sudah menjadi makanan rakyat yang menyebar mulai dari Banda Aceh hingga ke Sorong. Tetapi untuk sampai kepada tahapan yang demikian, diperlukan perjalanan cukup panjang sampai berabad-abad, dimulai sejak kedatangan kelompok pertama para pendatang dari Tiongkok. Bakso, memang merupakan salah satu kuliner utama yang dibawa oleh para emigran yang kala itu masih memakai *cocang* (kuncir) sebagai identitas Mandarin.

Selain dari bakso, mereka juga memproduksi untuk kemudian memperkenalkan berbagai ragam kuliner lain seperti: *bakwan*, *bakmi*, *bakpia*, *bakmoy*, *bakwan* dan lain-lain yang karena diduga mengandung unsur *bak* alias daging babi, maka pada awalnya sulit diterima oleh masyarakat yang mayoritas dibentengi *aqidah* muslim. Dampaknya, juga banyak jenis kuliner lain hasil karya pendatang dari negeri panda ini, yang kendati tak bermuatan *bak*, tetapi juga tetap saja dijauhi oleh masyarakat. Sebut saja: *moci/moachi*, *lumpia/lunpia*, *tiochiu*, *tauwa* hingga *tahu*.

Namun primadona kuliner asal Tiongkok yang segera bisa diterima masyarakat, adalah “kue bulan” atau yang di kalangan masyarakat Betawi disebut “kue keranjang”. Kue yang mempunyai kemiripan dengan *dodol* atau *jenang* berbahan baku beras ketan yang memasaknya cukup rumit dan memakan waktu cukup lama ini menjadi istimewa, karena umumnya hanya menjadi makanan hantaran menjelang tahun baru **Imlek** yang jatuh pada pertengahan Januari – pertengahan Februari kelender Gregorian. Untuk tahun 2014 ini, Hari Raya Imlek jatuh pada 31 Januari, sedang pada tahun 2013 lalu berbareng dengan 24 Januari, maka untuk tahun 2015 mendatang akan jatuh pada pekan pertama bulan Februari 2015. Pergeseran ini, disebabkan penanggalan Tionghoa menganut *Lunar System* yang jumlah harinya lebih sedikit dibandingkan dengan *Solar System*.

Bakso Tanpa Bak

Berbareng dengan makin meluasnya pembauran yang terjadi antara masyarakat keturunan Tionghoa yang sudah berjalan lebih dari dua generasi dengan warga lokal, maka beberapa jenis kuliner Cungkuo juga kian berasimilasi.



Ilustrasi

Penyebabnya, para kaum peranakan ini sedemikian kreatif memodifikasi makanan yang walau tetap memakai sebutan awal bak, tetapi sudah dijauhkan dari penggunaan daging babi. Maka muncul kemudian kuliner asimilasi yang disebut *bakmi ayam Jawa*, *bakpia Pathook*, *baso Solo* hingga *bakwan Malang*.

Pada akhirnya mi Jawa dan bakso Solo, berkat “kampanye senyap” serta labeling “mi ayam” serta “daging sapi asli”,

berhasil menembus sekat-sekat bangsa, suku dan agama, karena rata-rata pembeli dan penikmat berasal dari kalangan “akar rumput” yang dalam berbelanja lebih mengutamakan prinsip murah-meriah. Yang cukup sukses juga diraih para pengusaha oleh-oleh khas Yogyakarta yang dalam waktu cukup singkat dapat mempopulerkan *bakpia*. Kudapan yang oleh generasi pertama pembuat masih menggunakan unsur minyak babi sebagai penyedap rasa ini, sejak tahun 60-an sudah dipromosikan sebagai makanan halal.

Akan halnya pengindonesiaan bakso Solo, sempat mempunyai catatan khusus sebagai gambaran dinamika usaha. Seperti diketahui, umumnya perdagangan bakso kelas rombongan (gerobag dorong) ini dilakukan oleh pasangan suami isteri yang berasal dari Wonogiri, Surakarta. Biasanya, perdagangan bakso keliling dilakukan oleh suami, sedang sang istri juga berkeliling berjualan “jamu gendong”. Pembeli utamanya selain komunitas pendatang dari pulau Jawa yang menyebar mulai Aceh, Sumatera Timur, Jambi, Lampung, DKI Jakarta, Jawa Timur, Bali, Kalimantan Selatan dll, juga anak-anak usia sekolah maupun remaja. Ciri khas bakso dorong ini, selain menyediakan bakso berbahan baku daging sapi, juga terdapat bakso goreng, bakso tahu, bakso kikil, dan lain sebagainya.

Bagi mereka yang sukses, kemudian berhasil membuka kios menetap seperti yang terjadi pada Mas Djon di Jl. Hayam Wuruk Surabaya atau “Bakso Solo” di sudut Jl. Adityawarman di kota yang sama. Di Medan terdapat Bakso Gang Brengkok, dan di Jakarta ada Bakso Pasar Gembong yang diusahakan mantan penjual bakso dorong. Pelanggan mereka buka lagi penghuni gang sempit atau anak sekolah dan remaja yang biasa melakukan “temu darat” dengan sang pacar, tetapi juga terdapat orang-orang bermobil yang rela menunggu kosongnya tempat parkir, saking banyaknya pembeli yang kesengsem oleh citra *bakso Solo* (meski kadang diusahakan oleh pedagang asal Lamongan) yang ditanggung halal dengan harga terjangkau.

Yang cukup dilematis, justru dialami oleh para “mas bakso” asal Wonogiri yang mencoba mengadu nasib ke Pulau Dewata, Bali. Pada awalnya, dagangan mereka yang menggunakan label “bakso muslim – daging sapi asli”, sempat merebut perhatian para pendatang dari Jawa yang banyak bekerja di bidang konstruksi. Popularitas yang mereka raih, kemudian juga menarik perhatian anak-anak sekolah dan kaum remaja, hingga mengalahkan ketenaran jajanan *tipat* yang dijual oleh pendatang dari Lombok. Tetapi fenomena “serbuan” bakso dorong ini, kemudian dikritisi oleh kalangan adat, karena penganut Hindu tidak dibenarkan menyantap makanan berbahan baku daging sapi.

Menyadari “kekeliruan” mereka, sebagian pelanggan *bakso Solo* mulai menarik diri, yang mengakibatkan sepiunya iklim usaha bakso dorong. Karena keharusan untuk bertahan hidup di rantau, sebagian “mas bakso” ini mengubah menu mereka dengan menjual bakso berbahan daging babi. Karena tahu bahwa makanan kesukaan mereka tak lagi bermuatan daging

sapi, para pelanggan lama yang non muslim mulai kembali “mengerubuti” untuk membeli dagangan mereka. Akibat yang keudian muncul adalah reaksi keras dari sesama tukang bakso asal Wonogiri yang menuduh sebagian teman yang berubah haluan menjual bakso non sapi, sebagai orang yang berkianat terhadap komunitas dan kepercayaannya.

Mochi v.s. Moachi

Jenis jajanan asimilasi lain yang juga menjadi *special menu* pada Hari Raya Imlek, adalah kue yang oleh orang Sukabumi disebut sebagai kue *mochi* dan orang Semarang menyebutnya dengan nama *moachi*. Jajanan ini berbahan baku tepung ketan, dengan isian bubuk kacang tanah dengan campuran gula hingga menciptakan rasa yang manis. Di Sukabumi, merebaknya kue mocha diawali dari tradisi orang Tionghoa menyambut hari besar tahun baru atau pernikahan. Baru belakangan kue yang befrtekstur kenyal dan gurih ini, dipasarkan ke masyarakat.

Untuk mereka yang berasal dari luar kota Sukabumi, saat ini cukup mudah mendapatkan kudapan sedap berbalut tepung ini, karena sudah banyak dipasarkan di toko oleh-oleh khas Sukabumi dalam kemasan anyaman bambu yang setiap pak berisi 10 biji kue. Di antara brand terkenal kue mochi yang paling icari penggemar adalah yang bermerek *Mochi Kaswari*.

Berbeda dengan *mochi* Sukabumi, di Semarang juga dikenal *moachi* yang dalam ukurannya lebih besar dibanding *mochi* Sukabumi. Isinya masih tetap kacang, tetapi kini sudah banyak yang dimodifikasi dengan rasa durian, keju, nanika, stroberi, coklat dll. Kalau pada *mochi* Sukabumi balutan dan permukaannya terdiri dari tepung atau bubuk gula, maka permukaan *moachi* Semarang ditaburi wijen. Bagi penikmat *moachi Semarang*, mereka akan memilih brand dengan label “Gemini” yang dikemas dalam kardus merah menyala dengan tulisan berwarna emas berisi 10 butir kue.

Pertanyaannya adalah: enak mana *mochi* Sukabumi atau *moachi* Semarang? Karena memperdebatkan selera tak akan pernah ada habisnya, maka masalahnya akan kembali pada pilihan pribadi. Bagi mereka yang menggemari *mochi*



Ilustrasi

Sukabumi akan menyebut bahwa itu lebih enak karena rasanya lebih original dengan tekstur yang lebih lembut. Sedangkan *moachi* Semarang juga mempunyai penikmat khusus, karena selain rasanya yang lebih “nendang” ukurannya juga lebih besar. Namun satu hal yang harus diperhatikan oleh mereka yang berniat membawa oleh-oleh *mochi* Sukabumi maupun *moachi* Semarang, setiba di rumah jajanan ini harus segera disantap. Sebab usia layak makan alias *expire date* si kenyal sintal ini hanya berkisar 2 hari saja.

Cungkuo Atau Nihon ?

Ternyata keberadaan kue mochi bukan semata-mata merupakan monopoli dari Tiongkok saja. Sebab orang Jepang juga mengklaim bahwa kudapan itu berasal dari negeri sakura dan sudah dikenal sejak abad ke-8. Di Jepang, kue ini disebut sebagai *mochi* dengan sebutan halusnya *omochi*. Sebutan ini baru berubah pada sekitar abad ke-18. Mulanya, *mochi* merupakan makanan yang identik dengan kaum bangsawan dan keluarga kerajaan, sebagai hidangan tahun baru (*shogatsu*). Tetapi kian lama kue *mochi* makin populer di kalangan masyarakat umum, bahkan kemudian menjadi salah satu bekal “wajib” bagi para petani Jepang yang akan berangkat ke sawah.

Tentang penamaan *mochi* terhadap jenis kue ini, sampai sekarang masih menjadi perdebatan. Beberapa kata dalam bahasa Jepang yang diperkirakan jadi pembentuk sebutan *mochi*, antara lain adalah *motsu* yang berarti mempunyai atau menahan. Juga kata *muchimi* yang dapat diterjemahkan dalam padanan lengket. Sementara sebagian orang mengacu ke kata *Mochizuki* yang berarti bulan purnama. Apapun asal namanya, tetapi di Jepang kue ini dibuat dengan bahan tepung beras ketan putih yang disebut sebagai *mochigome* yang masih dikenal sampai sekarang.

Proses pembuatannya, pertama bahan *mochi* ditumbuk dengan alu yang disebut kine dalam sebuah usu alias lesung. Bahan ini kemudian dicampur dengan air untuk dikukus hingga menjadi lengket dan kenyal. Selanjutnya adonan diletakkan ke dalam wadah bertabur tepung beras. Namun proses pembuatan secara tradisional tersebut kini telah ditinggalkan, dan diganti dengan proses teknologi terapan. Kue *mochi* yang dipersembahkan kami, para dewa, yang disebut *osonae mochi* dibuat bertingkat yang terbagi dalam tingkat bawah yang pipih, bagian tengah berupa bulatan kecil dan paling atas berupa *mikan* (jeruk) yang dihias.

Mochi ala Indonesia umumnya berisi tumbukan kacang, tetapi di Jepang banyak variasi yang berbeda, bahkan dimasukkan ke dalam sup, dicampur dengan sayuran yang kemudian disebut *ozone*. Tetapi bila dicampur kacang merah, namanya berubah menjadi *oshiruko*, sedangkan *mochi* panggang dan ditambah parutan lobak dan rumput kering, dinamakan *yakimochi*.

Orang boleh berdebat tentang asal usul *mochi* alias *moachi*, dari Cungkuo atau Nihon, tetapi setelah berbaur dengan kuliner lain di Indonesia, berdampingan dengan *kebab* Turki, *martabak* India, *biryani* Arab bahkan *gudeg* Yogya, *batagor* Bandung, *pempek* Palembang maupun *gado-gado* Jakarta, jadilah ia Indonesia banget!

Maka tak ada salahnya, bila dengan semangat pembauran, diucapkan **Gong Xi Fa Choi**, selamat merayakan Hari Raya Imlek tahun 2565! (Kalimas)

Saat Gunung (Kembali) Batuk

Ilustrasi

Tulisan ini diturunkan tepat setelah semalam Gunung Kelud di Blitar 'batuk-batuk'. Bahasa batuk sengaja digunakan untuk mengistilahkan kondisi gunung ketika erupsi sebelum 'muntah' alias meletus. Walaupun cuma batuk, ternyata telah membuat bencana yang berdampak luas.

Dua hari sebelum Kelud batuk, udara di Surabaya memang terasa lebih panas dari biasanya. Serangga seperti walang sembah dan burung-burung nampak gelisah dan banyak ditemukan disekitar pekarangan rumah. Ternyata itulah salah satu petanda Kelud akan mulai menunjukkan aksinya. Kamis malam 13 Pebruari sekitar pukul 10, Kelud mulai batuk dan jam dua belas malam tepat pergantian hari terjadi hujan abu yang tak berhenti salam esok harinya.

Sejak abad ke-15 Gunung Kelud telah memakan korban lebih dari 15.000 jiwa. Letusan gunung itu pada tahun 1586 merenggut korban lebih dari 10.000 jiwa. Letusan pada tahun 1919 memakan korban hingga ribuan jiwa akibat banjir lahar dingin menyapu pemukiman penduduk. Pada abad ke-20, Gunung Kelut tercatat meletus pada tahun 1901, 1919 (1 Mei), 1951, 1966, dan 1990. Tahun 2007 lalu, Kelud kembali meningkat aktivitasnya. Pola ini membawa para ahli gunung api pada siklus 15 tahunan bagi letusan gunung ini.

Ledakan terdasyat

Gunung Kelud bukanlah satu-satunya. Baru-baru ini yang beritanya menghiasi media adalah Gunung Sinabung di Sumatera Utara. Setelah 'tidur panjang' selama lebih dari 400 tahun, tiba-tiba Gunung Sinabung di Sumatera Utara aktif kembali. Puncaknya, pada Minggu 29 Agustus 2010 pukul 01.08 WIB, gunung ini meletus. Letusan ini memuntahkan debu dan asap hingga ketinggian 1.500 meter dari kaki gunung. Lebih dari 30.000 penduduk di sekitar gunung jadi pengungsi. Selama ini di Indonesia yang terdengar besar adalah letusan Gunung Merapi dan Gunung Krakatau.

Di Indonesia memang banyak gunung berapi. Beribu-ribu tahun yang lalu, Gunung Toba di Sumatera Utara juga meletus bahkan sampai tiga kali. Letusan pertama terjadi sekitar 800 ribu tahun lalu. Letusan ini menghasilkan kaldera di selatan Danau Toba, meliputi daerah Prapat dan Porsea. Letusan kedua yang memiliki kekuatan lebih kecil, terjadi 500 ribu tahun lalu. Letusan ini membentuk kaldera di utara Danau Toba. Tepatnya di daerah antara Silalahi dengan Haranggaol. Dari dua letusan ini, letusan ketigalah yang paling dashyat. Letusan ketiga 74.000 tahun lalu menghasilkan kaldera, dan menjadi Danau Toba sekarang dengan Pulau Samosir di tengahnya.

Letusan Gunung Toba merupakan letusan gunung berapi yang paling dahsyat yang pernah diketahui di planet Bumi ini dan hampir memusnahkan generasi umat manusia di planet Bumi. Matahari dikabarkan sampai tertutup selama 6 tahun.

Danau Toba merupakan danau hasil letusan Gunung Toba.

Letusan terbesar berikutnya dimiliki Gunung Tambora. Aktivitas vulkanik gunung berapi itu mencapai puncaknya pada bulan April tahun 1815 ketika meletus dalam skala tujuh pada Volcanic Explosivity Index. Letusan tersebut menjadi letusan terbesar sejak letusan danau Taupo pada tahun 181. Letusan gunung ini terdengar hingga pulau Sumatra (lebih dari 2.000 km). Abu vulkanik jatuh di Kalimantan, Sulawesi, Jawa dan Maluku. Letusan gunung ini menyebabkan kematian hingga tidak kurang dari 71.000 orang dengan 11.000—12.000 di antaranya terbunuh secara langsung akibat dari letusan tersebut. Bahkan beberapa peneliti memperkirakan sampai 92.000 orang terbunuh. Lebih dari itu, letusan gunung ini menyebabkan perubahan iklim dunia. Satu tahun berikutnya (1816) sering disebut sebagai Tahun tanpa musim panas karena perubahan drastis dari cuaca Amerika Utara dan Eropa karena debu yang dihasilkan dari letusan Tambora ini. Akibat letusan itu juga Gunung Tambora kehilangan 1/3 ketinggiannya.

Gunung Krakatau di selat Sunda pada tanggal 27 Agustus 1883 meletus dengan sangat dasyat. Ketinggian semburan dari gunung yg mempunyai tinggi 800 mdp tersebut diperkirakan mencapai 8000 meter hingga dapat terlihat dari Kota Semarang. Letusan ini menyebabkan tidak kurang dari 36.000 jiwa melayang. Letusan Gunung Krakatau ini juga diikuti gelombang tsunami dengan ketinggian sekitar 36 meter yang meluluhlantakkan wilayah-wilayah pesisir disekitarnya. Seorang ahli Geologi dari Universitas Oxford Inggris yang juga penulis National Geographic mengatakan bahwa letusan Gunung Krakatau ini merupakan yang paling besar, suara yang paling keras dan juga sebuah peristiwa vulkanik yang paling meluluh lantakkan dalam sejarah manusia modern. Suara letusannya dapat terdengar hingga 4.600 KM dari pusat letusan dan dapat terdengar oleh 1/8 penduduk bumi pada saat itu. Kekuatan letusan Krakatau sangat menggerikan, 13.000 kali kekuatan bom atom. Suara ledakan dan gemuruh bebatuan yang dimuntahkan bisa didengar dari jarak ribuan mil -- bahkan sampai pulau-pulau kecil di laut Afrika Timur.

Ratusan orang di Pulau Sumatera tewas seketika saat debu panas menerjang rumah mereka. Prahara tak sampai di situ. Letusan Krakatau memicu mega-tsunami. Diperkirakan lebih dari 36.000 jiwa tewas saat itu. Pasca meletus, Krakatau merosot ke dalam laut, namun setelah itu pulau baru disadari muncul di lokasi yang sama pada 1927 dan sesekali mengeluarkan semburan lava. Itu disebut Anak Krakatau.

Apa yang terjadi?

Gunung meletus merupakan peristiwa yang terjadi akibat endapan magma di dalam perut bumi yang didorong keluar oleh gas yang bertekanan tinggi. Magma adalah cairan pijar yang terdapat di dalam lapisan bumi dengan suhu yang sangat tinggi, yakni diperkirakan lebih dari 1.000 °C. Cairan magma yang keluar dari dalam bumi disebut lava. Suhu lava yang dikeluarkan bisa mencapai 700-1.200 °C. Letusan gunung berapi yang membawa batu dan abu dapat menyembur sampai sejauh radius 18 km atau lebih, sedangkan lavanya bisa membanjiri sampai sejauh radius 90 km. Tidak semua gunung berapi sering meletus. Gunung berapi yang sering meletus disebut gunung berapi aktif.

Saat meletus, gunung berapi mengeluarkan gas vulkanik yang mengandung karbon monoksida (CO), karbon dioksida (CO₂), hydrogen sulfida (H₂S), sulphur dioksida (SO₂) dan nitrogen (NO₂) yang dapat membahayakan manusia. Lava dan aliran pasir serta batu panas akan mengalir dari dalam bumi ke permukaan melalui kawah. Hujan Abu dan awan panas juga akan terjadi seiring letusan gunung berapi.

Musibah=berkah

Gunung berapi yang meletus tentu akan membawa material yang berbahaya bagi organisme yang dilaluinya. Karena itu kewaspadaan mutlak diperlukan. Tercemarnya udara dengan abu gunung berapi yang mengandung bermacam-macam gas yang berpotensi meracuni makhluk hidup di sekitarnya dan berpotensi menimbulkan penyakit ISPA. Lumpuhnya aktivitas penduduk di sekitar wilayah tersebut akan lumpuh termasuk kegiatan ekonomi. Semua titik yang dilalui oleh material berbahaya

seperti lahar dan abu vulkanik panas akan merusak pemukiman warga. Lahar yang panas juga akan membuat hutan di sekitar gunung rusak terbakar dan hal ini berarti ekosistem alamiah hutan terancam.

Semua dampak negatif dari letusan gunung berapi ternyata membawa dampak positif bagi mahluk hidup. Lihatlah tanah yang dilalui oleh hasil vulkanis gunung berapi sangat baik bagi pertanian sebab tanah tersebut secara alamiah menjadi lebih subur dan bisa menghasilkan tanaman yang jauh lebih berkualitas. Material vulkanis berupa pasir juga menjadi berkah tersendiri bagi penambang pasir. Batu-batuan yang disebarkan oleh gunung berapi saat meletus juga dapat dimanfaatkan sebagai bahan bangunan.

Letusan gunung berapi memang dapat merusak ekosistem namun seiring waktu berjalan maka pepohonan akan tumbuh membentuk hutan dengan ekosistem yang juga baru. Setelah gunung meletus, biasanya terdapat geyser atau sumber mata air panas yang keluar dari dalam bumi dengan berkala atau secara periodik. Geyser ini kabarnya baik bagi kesehatan kulit. Munculnya mata air baru bernama makdani yaitu jenis mata air dengan kandungan mineral yang sangat melimpah. Satu lagi, pada wilayah yang sering terjadi letusan gunung berapi, sangat baik didirikan pembangkit listrik.

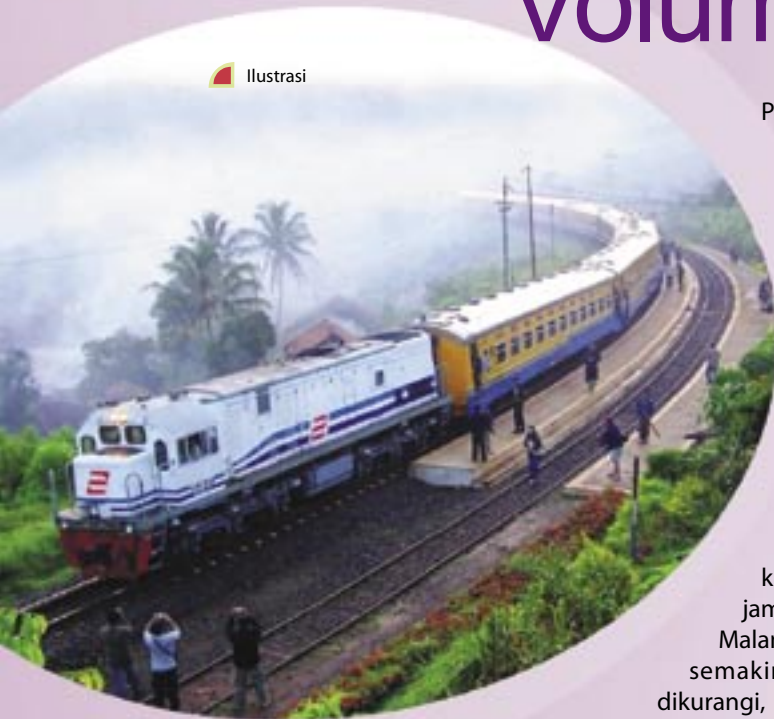
Itulah yang disebut musibah berubah menjadi berkah. Musibah memang merupakan peringatan, cobaan atau bahkan ujian dari Sang Pencipta. Sabar dan ikhlas terhadap musibah dan tekad untuk meminimalkan resiko menjadi kunci untuk merubah musibah menjadi berkah. Semoga segala bencana damn musibah yang menimpa negeri ini menjadikan bangsa kita semakin kuat dan tangguh serta tetap menjadi bangsa yang sederhana. (Mutia, dari berbagai sumber)



Ilustrasi

Tekan Idle Time PT KAI Genjot Volume Penumpang

Ilustrasi



Banyak kereta yang tak terpakai mendorong PT Kereta Api Indonesia untuk melakukan optimalisasi. Salah satunya dengan menambah relasi (perjaanan) dari kereta eksisting. Mulai bulan Februari ini PT KAI Daerah Operasi 8 telah menambah relasi kereta dari rute eksisting.

Keempat kereta yang memiliki rute anyar adalah KA Bima relasi Jakarta-Surabaya Gubeng (eksekutif) diteruskan hingga ke Malang. KA Sarangan relasi Surabaya Gubeng-Madiun (bisnis), KA Maharani Surabaya Pasar Turi-Cepu (ekonomi), dan KA Probawangi relasi Banyuwangi-Probolinggo (bisnis).

Manajer Humas PT KAI Daerah Operasi 8, Sri Winarto kepada wartawan Selasa awal Pebruari lalu menyatakan keempat kereta itu untuk menekan idle time (waktu tak terpakai). "Seperti KA Sarangan sebelumnya KA Mutiara Selatan relasi Surabaya Gubeng-Bandung. Demikian juga KA Maharani eksisting adalah KA Kertajaya (ekonomi), Surabaya

Pasar Turi-Jakarta, dan Probawangi Banyuwangi-Probolinggo diteruskan hingga Gubeng," urainya.

Sri Winarto menjelaskan kereta-kereta yang diteruskan ini diantaranya untuk menekan idle time. Seperti KA Bima setiba dari Jakarta, KA ini menunggu kembali ke Jakarta hampir 12 jam. Dengan diteruskan ke Malang, penggunaan kereta semakin baik, idle time bisa dikurangi, demikian juga dengan volume penumpang bisa digenjot. Tentu saja pendapatan bisa berlipat.

Tentu saja dengan melanjutkan relasi ini bukan pekerjaan gampang. Terlebih PT KAI Daops 8 menargetkan load factor (tingkat keterisian tempat duduk) mencapai 80 persen. "Kita optimistis, meski 80 persen cukup tinggi. Harus optimistis," tegas Sri Winarto.

PT KAI Daops 8 telah menetapkan harga tiket untuk keempat kereta anyar itu. KA Bima Relasi Malang-Surabaya sebesar Rp 30.000, KA Sarangan Rp 25.000-Rp 40.000, KA Maharani Rp 15.000, dan Probawangi Rp 20.000. Sepenuhnya lihat tabel.

Dengan target 80 persen load factor, pendapatan yang diharapkan PT KAI Daops8 bisa mencapai Rp 30,7 juta untuk sekali perjalanan dari keempat kereta itu. Dengan asumsi tiap-tiap kereta dipatok 80 persen, sementara harga tiket bervariasi dan total tempat duduk juga tidak sama.

KA Bima berkapasitas 250 seat, KA Sarangan 360 seat, Maharani 700 seat,

dan Probawangi 300 seat. Dengan harga tiket tersebut, dibarengi dengan target lod factor 80 persen, asumsi pendapatan sebesar Rp 30,7 juta. "Kita belum menghitung besaran dan prediksi pendapatannya. Tetapi memanfaatkan idle time untuk mendorong pendapatan itu sangat penting," sambungnya.

Khusus untuk KA Bima relasi Malang-Surabaya memakan waktu sekitar 2 jam. Jarak tempuh ini sama dengan KA Penataran Ekspres yang harga tiketnya Rp 5 ribu lebih murah dari KA Bima. Sri Winarto optimistis masyarakat akan mendapat kesempatan untuk memilih kereta dan pelayanan sesuai selera.

"KA Bima tidak akan mematikan Penataran dan Penataran Ekspres. Keduanya memiliki segmen tersendiri, dan masyarakat akan semakin mendapat suguhan, apakah memilih kereta eksekutif, ekonomi AC cepat atau ekonomi AC biasa," jelasnya.

Sejalan dengan itu, PT KAI Daops 8 juga menambah relasi KA Penataran Ekspres yang dimulai 6 Februari. Semula KA Penataran Ekspres hanya melayani rute Surabaya-Malang tiga kali PP. Tetapi pekan lalu, Daps8 menambah relasi hingga Blitar.

KA Penataran Ekspres relasi Surabaya-Blitar PP berjalan 1 sekali sehari, berangkat dari Stasiun Surabaya Gubeng pukul 07.10 WIB tiba di Blitar pukul 11.18 WIB. Dan berangkat dari Stasiun Blitar pukul 12.45 WIB sampai di stasiun Gubeng pukul 17.17 WIB.

Diperpanjangnya relasi KA Penataran Ekspres ini lebih karena tingginya animo permintaan penumpang. Kita sudah melakukan survey sebelumnya. Dan itu karena permintaan dari masyarakat akan tambahan sarana transportasi aman dan tepat waktu," tutupnya. (Intan)

Ilustrasi



Pentingnya (Stabilitas Kapal) sebelum kapal berlayar

Oleh : Johanes Wahyu Hertanto M.Mar

Pengertian Dasar

Sebuah Kapal dapat mengapung dengan tegak karena mempunyai stabilitas, pada saat berlayar kapal wajib mempunyai stabilitas positif untuk persyaratan dinyatakan kapal telah layak laut.

Saat berlayarpun kapal juga sering menghadapi ganasnya alam dengan datangnya angin dari barat atau sering disebut musim barat, atau pada saat berlayar ke laut china selatan pada bulan bulan tertentu terdapat Nort East Moonson. maupun badai tropis pada lintang tinggi diatas 15 derajat Sebagai Nakhoda kapal wajib memahami terhadap gejala alam tersebut dan bertanggungjawab sepenuhnya akan keselamatan jiwa didalamnya serta harta benda yang dibawanya, oleh karena itu pentingnya sebuah stabilitas kapal pada saat kapal akan berlayar maupun setelah tiba di pelabuhan menjadi harga mutlak.

Kejadian kapal miring atau senget sesaat setelah meninggalkan pelabuhan bahkan kapal terbalik setelah lepas tali sering dan hampir terjadi di pelabuhan tanjung perak. Atau terjadi di pelabuhan tanjung priok pada tanggal 14 januari 2014. Hal ini sangat berkaitan erat dengan stabilitas yang dimiliki oleh kapal tersebut.

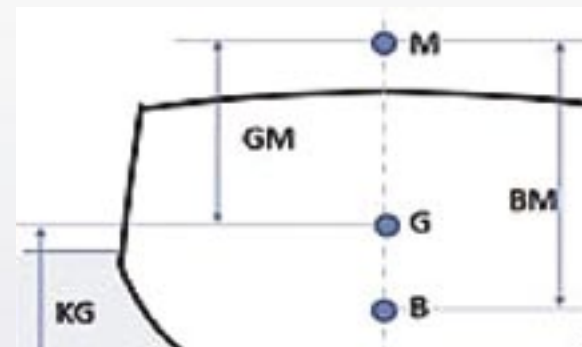
Sebuah kapal dapat mengoleng disebabkan karena kapal mempunyai kemampuan untuk menegak kembali sewaktu kapal menyenget yang dikarenakan oleh adanya pengaruh luar yang bekerja pada kapal. contoh pengaruh luar yang dimaksud adalah: arus, ombak, gelombang, angin dan lain sebagainya. Dari sifat olengnya apakah sebuah kapal mengoleng terlalu lamban, ataukah kapal mengoleng dengan cepat atau bahkan terlau cepat dengan gerrakan yang menyentak-nyentak, atau apakah kapal mengoleng dengan enak, maka hal ini akan disajikan hal hal yang mengakibatkan olengan kapal tersebut :

1. Sebuah kapal yang mengoleng terlalu lamban, maka hal ini menandakan bahwa kemampuan untuk menegak kembali sewaktu kapal menyenget adalah terlalu kecil. Kapal yang pada suatu saat mengoleng demikian dikatakan bahwa stabilitas kapal itu kurang atau kerap kali juga disebut bahwa kapal itu "langsar". Sebuah kapal yang stabilitasnya terlalu kecil atau yang disebut langsar itu untuk keadaan-keadaan tertentu mungkin berakibat fatal, sebab kapal dapat terbalik. Kemungkinan demikian dapat terjadi, oleh karena sewaktu kapal akan menegak kembali pada waktu kapal menyenget tidak dapat berlangsung, hal itu dikarenakan misalnya oleh adanya pengaruh luar yang bekerja pada kapal, sehingga kapal itu akan menyenget lebih besar lagi. Apabila proses semacam itu terjadi secara terus menerus, maka pada suatu saat tertentu kapal sudah tidak memiliki kemampuan lagi untuk menegak kembali. Jelaslah kiranya bahwa apabila hal itu terjadi, maka sudah dapat dipastikan bahwa kapal akan terbalik. Sebuah kapal yang stabilitasnya kecil atau yang disebut langsar yang disebabkan karena bobot diatas kapal dikonsentrasikan dibagian atas kapal. Sebuah kapal dapat bersifat kaku, oleh karena pematatan muatan dikapal itu dilakukan secara tidak benar, yakni bobot-bobot dikonsentrasikan di bawah, sehingga kedudukan titik beratnya terlalu rendah.
2. Sebuah kapal yang mengoleng secara cepat dan dengan menyentak-nyentak, maka hal itu menandakan bahwa kapal kemampuannya untuk menegak kembali sewaktu kapal menyenget adalah terlalu besar atau kelewat besar. Kapal yang dalam keadaan demikian itu dikatakan bahwa stabilitas kapal itu terlalu besar atau seringkali disebut bahwa kapal itu "kaku", dan tidak nyaman sebagai akibat dari berolengnya kapal yang secara cepat dan menyentak-nyentak itu, sehingga mungkin sekali terjadi semua awak kapalnya (terlebih-lebih para penumpang) menjadi mabok laut, sebab dapat dikatakan bahwa tidak ada satu saatpun kapal itu dalam keadaan "tenang"

3. Sebuah kapal yang mengoleng dengan "enak" maka hal itu menandakan bahwa kemampuannya untuk menegak kembali sewaktu kapal menyenget adalah sedang. Kapal yang dalam keadaan demikian itu sering kali disebut sebuah kapal yang mempunyai stabilitas yang "baik"

Stabilitas Awal

Stabilitas awal sebuah kapal adalah kemampuan dari kapal itu untuk kembali kedalam kedudukan tegaknya semula sewaktu kapal menyenget pada sudut-sudut kecil ($\approx 60^\circ$). Pada umumnya stabilitas awal ini hanya terbatas pada pembahasan pada stabilitas melintang saja. Didalam membahas stabilitas awal sebuah kapal, maka titik-titik yang menentukan besar kecilnya nilai-nilai stabilitas awal adalah :



Titik Berat Kapal (G)

- a. Definisi
Titik berat kapal adalah sebuah titik di kapal yang merupakan titik tangkap dari Resultante semua gaya berat yang bekerja di kapal itu, dan dipengaruhi oleh konstruksi kapal.
- b. Arah bekerjanya
Arah bekerjanya gaya berat kapal adalah tegak lurus kebawah
- c. Letak / kedudukan berat kapal
Titik berat kapal dari suatu kapal yang tegak terletak



pada bidang simetris kapal yaitu bidang yang dibuat melalui linggi depan linggi belakang dan lunas kapal

- d. Sifat dari letak / kedudukan titik berat kapal
Letak / kedudukan titik berat kapal suatu kapal akan tetap bila tidak terdapat penambahan, pengurangan, atau penggeseran bobot diatas kapal dan akan berpindah tempatnya bila terdapat penambahan, pengurangan atau penggeseran bobot di kapal itu :

1. Bila ada penambahan bobot, maka titik berat kapal akan berpindah kearah / searah dan sejajar dengan titik berat bobot yang dimuat
2. Bila ada pengurangan bobot, maka titik berat kapal akan berpindah kearah yang berlawanan dan titik berat bobot yang dibongkar
3. Bila ada penggeseran bobot, maka titik berat sebuah kapal akan berpindah searah dan sejajar dengan titik berat dari bobot yang digeserkan

Titik Tekan = Titik Apung (B)

- a. Definisi
Titik tekan = Titik apung = Centre of buoyency sebuah titik di kapal yang merupakan titik tangkap Resultante semua gaya tekanan keatas air yang bekerja pada bagian kapal yang terbenam didalam air.
- b. Arah bekerjanya
Arah bekerjanya gaya tekan adalah tegak lurus keatas
- c. Letak / kedudukan titik tekan/titik apung
Kedudukan titik tekan sebuah kapal senantiasa berpindah pindah searah dengan menyengetnya kapal, maksudnya bahwa kedudukan titik tekan itu akan berpindah kearah kanan apabila kapal menyenget ke kanan dan akan berpindah ke kiri apabila kapal menyenget ke kiri, sebab titik berat bagian kapal yang terbenam berpindah-pindah sesuai dengan arah sengetnya kapal.

Jadi dengan berpindah-pindahnya kedudukan titik tekan sebuah kapal sebagai akibat menyengetnya kapal tersebut akan membawa akibat berubah-ubahnya stabilitas kapal tersebut.

Titik Metasentrum (M)

- a. Definisi
Titik Metasentrum sebuah kapal adalah sebuah titik dikapal yang merupakan titik putus yang busur ayunannya adalah lintasan yang dilalui oleh titik tekan kapal

- b. Letak / kedudukan titik Metasentrum kapal
Titik Metasentrum sebuah kapal dengan sudut-sudut senget kecil terletak pada perpotonggan garis sumbu dan, arah garis gaya tekan keatas sewaktu kapal menyenget
- c. Sifat dari letak / kedudukan titik metasentrum
Untuk sudut-sudut senget kecil kedudukan Metasentrum dianggap tetap, sekalipun sebenarnya kedudukan titik itu berubah-ubah sesuai dengan arah dan besarnya sudut senget. Oleh karena perubahan letak yang sangat kecil, maka dianggap tetap.

Dengan berpindahnya kedudukan titik tekan sebuah kapal sebagai akibat menyengetnya kapal tersebut akan membawa akibat berubah-ubahnya kemampuan kapal untuk menegak kembali. Besar kecilnya kemampuan sesuatu kapal untuk menegak kembali merupakan ukuran besar kecilnya stabilitas kapal itu.

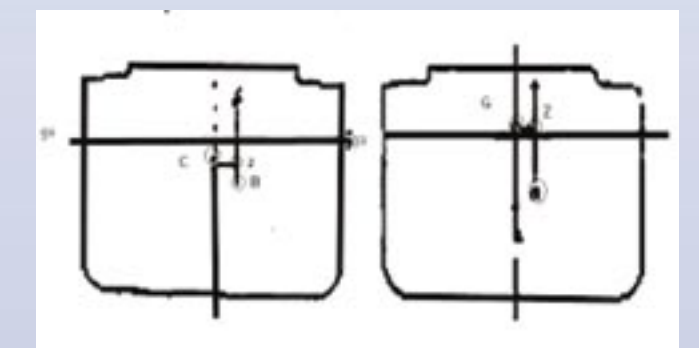
Jadi dengan berpindah-pindahnya kedudukan titik tekan sebuah kapal sebagai akibat dari menyengetnya kapal tersebut akan membawa akibat berubah-ubahnya stabilitas kapal tersebut.

Dengan berpindahnya kedudukan titik tekan B dari kedudukannya semula yang tegak lurus dibawah titik berat G itu akan menyebabkan terjadinya sepasang koppel, yakni dua gaya yang sama besarnya tetapi dengan arah yang berlawanan, yang satu merupakan gaya berat kapal itu sendiri sedang yang lainnya adalah gaya tekanan keatas yang merupakan resultante gaya tekanan keatas yang bekerja pada bagian kapal yang berada didalam air yang titik tangkapnya adalah titik tekan.

Mungkin saja bahwa dua kapal dengan kondisi sama ukuran, berat benaman, dan sudut sengetnya sama besar, yang demikian itu memiliki stabilitas yang berlainan. Adapun penjelasannya adalah sebagai berikut :

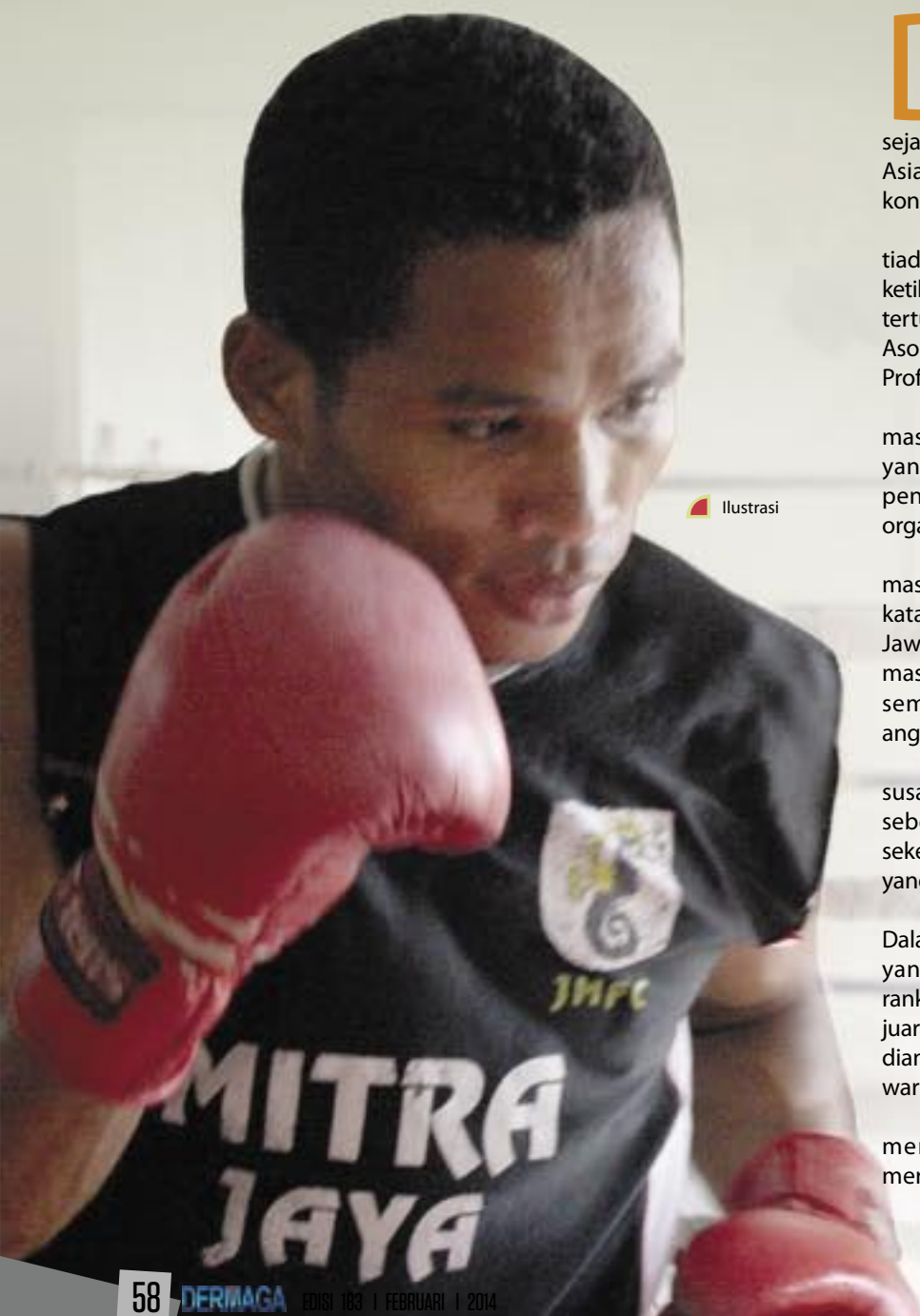
Stabilitas kedua kapal itu dapat berlainan, oleh karena besarnya momen penagak ($M_p = W \times GZ$), maka satu-satunya alasan yang menyebabkan momen kedua kapal itu tidak sama adalah faktor GZ = lengan penagak. Besarnya lengan penagak kedua kapal itu tidak sama besar disebabkan oleh karena kedudukan titik berat kedua kapal itu tidak sama tinggi (lihat gambar dibawah ini)

Sesuai dengan gambar tersebut diatas maka gaya berat kapal berimpit dengan gaya tekan keatas, sehingga jarak antara kedua gaya tersebut adalah sama dengan nol. Hal ini berarti bahwa jika momen penagaknya = 0, maka akibatnya bahwa pada saat itu dalam keadaan stabilitas netral, artinya bahwa pada saat itu kapal tidak mempunyai kemampuan untuk menegak kembali.



Arena Tinju Profesional

Hidup Segan Mati Tak Mau



Ilustrasi

Dalam sepuluh tahun terakhir ini ring tinju nasional bisa dibilang lesu. Seolah-olah hidup segan matipun tak mau. Beginilah kondisi olahraga baku hantam di tanah air sejak era millennium. Disaat negara-negara kawasan Asia sedang serius melahirkan petinju, sementara kondisi tanah air sedang mati suri.

Banyak sasana yang sudah gulung tikar akibat tiadanya pertarungan. Kondisi berbanding terbalik ketika banyak organisasi tinju bermunculan. Organisasi tertua, Komisi Tinju Indonesia (KTI), disusul kehadiran Asosiasi Tinju Indonesia (ATI), kemudian Komisi Tinju Profesional Indonesia (KTPI).

Layaknya organisasi tinju internasional, masing-masing memiliki agenda tersendiri dan kejuaraan yang berbeda pula. Tetapi urusan unifikasi atau penggabungan sabuk juara dari masing-masing organisasi bak panggung jauh dari api.

"Memang jarang terealisasi (unifikasi), karena masing-masing organisasi memiliki kegiatan rutin," kata Sekretaris Umum Komisi Tinju Indonesia (KTI) Jawa Timur, Joko Tetuko. Dia menambahkan dari masing-masing organisasi fokus pada pembinaan, sementara untuk tindak lanjut masih kesulitan anggaran.

Dalam sepuluh tahun terakhir ini Joko mengakui susah mengembalikan kejayaan ring tinju seperti sebelum era 2000-an. Dimana agenda tinju tidak sekedar menyuguhkan olahraga, tetapi juga hiburan yang menarik.

"Disatu sisi, kita tidak meninggalkan prestasi. Dalam pengertian, setiap arena tinju memiliki jenjang yang lebih tinggi. Setiap petinju yang memiliki ranking tinggi dihadapkan dengan pemegang sabuk juara. Selanjutnya petinju yang menjadi juara nasional diantar hingga jenjang internasional," lanjut mantan wartawan olahraga Memorandum itu.

Joko menerangkan ada banyak faktor yang menyebabkan olahraga tinju nasional mulai merosot tajam. Faktor yang paling pokok adalah

figure promotor. Promotor inilah yang membiayai semua urusan pertarungan.

Mulai dari kontrak, gaji, pemilihan lawan, partai tambahan, transportasi, pemilihan lokasi pertarungan, hingga hiburan. Joko mengaku itidak mudah menentukan pertarungan antara dua petinju yang memiliki ranking tertinggi, sekalipun level nasional.

"Seorang promotor tidak hanya dituntut memiliki uang saja. Tetapi juga memiliki kecakapan dalam mengelola kejuaraan," ungkapnya. Selain itu masalah sponsor juga hal yang paling penting sebagai salah satu penyandang dana.

Herry Aseng Sugiarto disebut-sebut sebagai promotor paling disegani. Bahkan dia disebut-sebut sebagai Don King Indonesia, karena kerap menggelar kejuaraan hingga mengantar petinju meraih gelar internasional.

Petinju terakhir yang diantar hingga meraih gelar juara internasional adalah M. Rahman. petinju kelahiran Papua itu merebut gelar juara IBF kelas Terbang Mini tahun 2004. Gelar M. Rahman berbarengan dengan petinju Indonesia lainnya, Chris John yang merebut juara dunia kelas Bulu di Bali. Tetapi Chris John bukan polesan dari Aseng, melainkan Sutan Raming.

Keduanya merupakan petinju yang pernah menghiasi nama Indonesia setelah merebut gelar juara internasional. Sebelumnya dua petinju Indonesia pernah mengibarkan merah putih adalah Ellyas Pical dan Nico Thomas di era 1980-an akhir.

Meredup

Sayang prestasi gemilang yang pernah diukir petinju-petinju nasional itu belum bisa diikuti petinju saat ini. Joko Tetuko mengakui figure promoter menjadia faktor utama, selain faktor-faktor yang lain.

Speninggal tokoh-tokoh tinju nasional seperti Herry Aseng Sugiarto, Eddy Pirih, dan Setijadi Laksono semakin meredupkan era emas tinju professional. Praktis sepeninggal ketiga pendekar tinju nasional asal Surabaya itu menghilangkan jejak prestasi.

Eddy Pirih dan Setijadi Laksono merupakan pemilik sasana, sekaligus promoter dan manajer tinju yang paling disegani. Eddy Pirih pemilik Pirih BC mampu melahirkan petinju-petinju besar yang menembus jenjang internasional.

Demikian juga dengan Setijadi Laksono pemilik Sasana Sawunggaling juga memiliki prestasi yang tidak kecil. "Keduanya bersaing dalam hal prestasi melahirkan petinju, dan memiliki nama besar di kalangan tinju profesional," puji Joko.

Nama-nama petinju yang pernah dilahirkan keduanya diantaranya, Robi Rahangmetan, Mudafar Dano, Henky Gun, Raymon Salamun, Junay Ramayana, Ali Rochmad, Adrian Kaspari, Anis Roga, M. Rachman, dan terakhir Sofyan Efendi.

Sebetulnya Surabaya masih memiliki figure promoter yang diemban Damianus Wera yang memiliki sasana Rokatenda BC. Sayang pria kelahiran Palue, Nusa Tenggara Timur ini juga tidak mampu melanjutkan tongkat menidiang Aseng. Masalah sponsor yang sulit didapat untuk menggelar pertarungan.

Sebab untuk menggelar tinju sedikitnya dibutuhkan Rp 80-100 juta untuk sebuah kejuaraan. "Untuk menggelar satu atau dua agenda, masih mampu. Tetapi untuk gelara yang ketiga, sudah pasti megap-megap, bila tidak didukung sponsor," tegasnya.

Sebelumnya Pirih BC dan Sawunggaling BC memiliki pewaris tahta yang pernah dilakukan, Karina Fifi Laksono yang meneruskan Setijadi Laksono, dan dua bersaudara Mona Amelia Pirih dan Eric Pirih meneruskan Eddy Pirih. Sayang keduanya juga mengalami hal yang sama, kesulitan anggaran.

Situasi ini yang membawa arena tinju ring pro sepi dan nyaris tutup usia. Banyak petinju yang gantung sarung dalam usia muda dan memilih bekerja sebagai non atlet. Terakhir adalah Robert Koppa petinju Rokatenda yang gantung sarung dan memilih bekerja. Demikian juga dengan Sofyan Efendi petinju Pirih BC yang memilih bekerja.

Hal ini yang membawa sasana-sasana kesulitan mencari bibit petinju karena minimnya pertarungan. Terakhir Pirih BC nasibnya kembang kempis lantaran tidak ada kegiatan dan kehilangan petinju. Sebelumnya Sawunggaling sudah gulung tikar sejak 2006.

Sebetulnya pada era suram ini, Indonesia memiliki petinju yang bersinar di dunia. Chris John sebagai satu-satunya petinju yang masih memegang rekor mempertahankan gelar terbanyak, yakni 18 kali, dari 20 pertarungan. The Dragon, julukan Chris John, kalah TKO dari petinju asal Afrika Selatan, Simpiwe Vetyeka tahun lalu pada pertarungan terakhir. (Intan)



Ilustrasi

Ilustrasi



Ilustrasi

Jawa Timur bakal memiliki bandara modern yang mampu menampung penumpang hingga 6 juta pertahunnya. Bandara modern itu adalah Terminal Dua (T2) Bandara Internasional Juanda yang mengambil konsep *aero city*.

Konsep ini sudah diterapkan di sejumlah bandara internasional di belahan dunia. PT Angkasa Pura I selaku operator Bandara Internasional Juanda menir konsep yang telah diterapkan di Bandara Internasional Incheon di Korea Selatan.

Aero City sebuah konsep dimana pelayanan utama bukan lagi fokus pada kebandaraan. Tetapi optimalisasi semua pelayanan. Mulai dari pelayanan sebelum memasuki gedung hingga keluar dari gedung bandara.

Demikian juga dengan pelayanan non kebandaraan, seperti ketersediaan tenant-tenant yang menyediakan aneka kebutuhan calon penumpang. Seperti *restaurant, cafe, souvenir*, hingga *lobby lounge*. Semua tenant telah disesuaikan dengan segmen penumpang di T2 nantinya.

Aero City di Bandara Internasional Juanda

Ilustrasi



"Betul, kita memang menjalin kerjasama dengan Bandara Incheon tentang pengembangan T2 ini. Baik dari sisi penataan gedung, pelayanan, hingga tata ruang. Semuanya kita sesuaikan dengan segmen penumpang di T2," kata General Manager PT Angkasa Pura I Cabang Juanda, Trikora Harjo, 30 Januari lalu.

Trikora Harjo menjelaskan konsep tata ruang didesain senyaman mungkin. Pemilihan warna cat dinding, atap, desain ruangan, hingga penataan cahaya didesain tidak membosankan. Tujuannya penumpang bisa nyaman didalam bandara ini.

Penumpang yang turun di *curb* kedatangan langsung masuk *meeting point* (ruang utama) sebelum memasuki *security check in* untuk menukar *boarding pass* yang berjumlah 49 loket. Jumlah itu terbagi 40 loket penumpang berbagai, dan sisanya non bagasi.

Bandara Internasional Juanda T2 ini terbagi dalam dua PIERR. PIERR Domestik dan Internasional. Sementara untuk penumpang domestik dilayani tiga *airline*, Garuda Indonesia, Tiger Air Mandala, dan Air Asia. Sedangkan untuk internasional dilayani semua *airline*.

Untuk penumpang Garuda jenis Bombardier Next Gen tidak perlu naik ke lantai dua. Mereka bisa kembali ke timur kemudian berbelok ke arah utara menuju Apron. Sedangkan penumpang non Garuda Next Gen Bombardier langsung naik lantai dua menuju *fixed bridge* (lorong) menuju garbarata. Bagi penumpang internasional menuju pemeriksaan imigrasi dan *security check in* berikutnya sebelum memasuki *fixed bridge*.

"Konsep *aero city* disini menyediakan aneka kebutuhan layaknya mall didalam bandara. Tetapi ada perbedaan dimana tenant khusus untuk calon penumpang dan pengantar. Sebab di dalam bandara tidak hanya penumpang yang berkumpul, tetapi juga beberapa keluarganya turut andil," urai Trikora.

Tentunya penyediaan tenant bagi calon penumpang dan non penumpang dibedakan. PT Angkasa Pura I sengaja membedakan antara calon penumpang dengan non penumpang. "Agar pembedaan, mana saja yang layak mendapat pelayanan prima dan pelayanan umum," lanjutnya.

Bagi calon penumpang, tenant selain disediakan di sekitar *meeting point*, juga terdapat beberapa tenant di lantai dua. Ini khusus untuk calon penumpang dan ketersediaan yang dijual tidak sama dengan tenant di *meeting point*.

Pembangunan T2 ini menelan biaya kurang lebih sebesar Rp 946 miliar itu diprediksi tuntas bulan Februari ini. Seperti yang dijelaskan Dirjen Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan, Herry Bakti menyebut tanggal 14 Februari dilakukan *soft launching*.

"Kita sudah melihat, proses pembangunannya. Bahkan untuk gedung

sudah 100 persen, tinggal tenant-tenant (ruang konsesi) saja," katanya saat mengunjungi Terminal Dua 30 Januari silam. Herry Bakti juga menerangkan beroperasinya T2 ini akan dibarengi dengan penambahan slot time.

Tetapi pihaknya akan mengajukan ke Kementerian Perhubungan. Sejauh ini pihaknya sudah menerima beberapa pengajuan slot time, terutama bagi *airline* yang menggunakan T2. Saya tidak ingat betul, salah satunya Garuda akan membuka rute Surabaya-Jeddah," tutupnya. (Intan)

Spesifikasi Terminal Dua Bandara Internasional Juanda

Area Domestik			26.272 sqm	
Area Internasional		23.466 sqm		
Total luas Lahan		49.738 sqm		
Pax Capacity			6.000.000	
Commercial Space		9.787 sqm		
Apron				97.863 sqm
Garbarata			12 unit	
VOA Counters			3 unit	
Baggage Handling System	tanpa HBS			
Travelators			6 unit	
Escalators			5 unit	
Lift				3 unit
Parking Space			1.845	

Ilustrasi





Ulang Tahun? Tidak Melulu Kue Tart

Peringatan ulang tahun merupakan refleksi rasa syukur atas bertambahnya usia (atau malah berkurangnya usia?). Ada yang dimaknai dengan kemewahan ada pula yang dengan kesederhanaan. Lepas dari mewah ataupun sederhana sebenarnya peringatan ulang tahun tak lepas dari rasa syukur pada pencipta.

Apa yang dilakukan pada hari ulang tahun? Ada yang memperingatinya dengan pesta di tempat-tempat yang mewah, ada yang berbagi dengan anak yatim piatu di panti asuhan. Ada yang dihadiahi hadiah gemerlap ada pula yang diperingati sederhana. Ada yang masih sehat ada pula yang sedang tergolek sakit di pembaringan. Siapa yang menduga, ini adalah hari ulang tahun terakhir kita di dunia?.

Hari ulang tahun yang jatuh satu tahun sekali, pastinya punya makna penting buat yang merayakannya. Makanya, wajar banget kalau hari istimewa ini diisi dengan perayaan yang spesial. Dan uniknya, setiap negara di berbagai belahan dunia, punya bentuk perayaan ulang tahun yang berbeda sesuai dengan latar belakang budaya negara masing-masing. Berikut tradisi unik yang berhasil dirangkum DERMAGA.

Mesir

Di negara ini, kemeriahan ulang tahun dipenuhi dengan nyanyian dan tarian. Khususnya, saat seorang anak mencapai umur setahun. Pesta perayaan juga dipercantik dengan berbagai macam jenis bunga dan buah sebagai simbol kehidupan dan perkembangan.

India

Dalam tradisi Hindu, perayaan ulang tahun ditandai dengan cukur rambut. Hihhihi, lucu, ya? Mencukur rambut sama saja dengan menjauhkan orang yang berulang tahun dari roh-roh jahat yang berasal dari masa lalu. Sekaligus menyimbolkan lahirnya jiwa yang baru.

Selain rambut yang baru, oknum yang berulang tahun ini juga memakai baju yang berwarna-warni saat ke sekolah. Dan membagikan cokelat kepada semua teman sekolahnya. Di rumah, mereka punya ritual khusus, yaitu berlutut dan menyentuh kakikedua orangtua sebagai simbol penghormatan. Mereka sekeluarga kemudian menuju ke tempat pemujaan untuk berdoa.

Inggris

Bagi orang Inggris, kue ulang tahun bukan sekedar makanan wajib ada saat berulang tahun. Maknanya, bisa lebih daripada itu. Soalnya, menganut tradisi dari Zaman Pertengahan dulu, menaruh benda-benda seperti koin dan sarung jari yang dipakai untuk menjahit ke dalam adonan kue, itu wajib hukumnya.

Penduduk Inggris percaya bahwa jika tamu yang mendapatkan potongan kue berisi koin, akan makmur sepanjang hidupnya. Sementara, yang mendapatkan sarung jari, bakal kesulitan mendapat jodoh. Duh, ngeri tertelan, ya? Untungnya, tradisi ini sekarang sudah bergeser. Penduduk Inggris mengganti benda-benda itu dengan sesuatu yang bisa dimakan seperti cokelat koin dan permen.

Yunani

Dalam Yunani kuno, masyarakat menggunakan kue untuk persembahkan ke kuil dewi bulan, Artemis. Kue itu berbentuk bulat, yang menggambarkan bulan purnama. Kue tersebut pun dihiasi

lilin di atasnya, membuat kue itu terlihat terang menyala seperti bulan.

Awalnya, perayaan ulang tahun memang hanya dilakukan untuk kalangan para dewa. Tapi setelah itu, masyarakat biasa pun mulai merayakan hari lahir mereka. Yap, Perayaan ulang tahun untuk masyarakat biasa dimulai oleh bangsa Romawi. Di masa itu, kado yang berharga bagi mereka adalah tepung terigu, minyak zaitun, madu dan keju parut.

Jerman

Orang Jerman adalah orang-orang yang ahli dalam membuat lilin. Saat perayaan ulang tahun menjadi tradisi, mereka mulai membuat lilin-lilin kecil.



Ilustrasi

Pesta ulang tahun untuk anak-anak memang kali pertama dimulai di Jerman. Pesta itu diberi nama Kinderfeste. Karena perayaannya buat anak-anak maka itu suasananya harus menyenangkan, sehingga dibuatlah kue ulang tahun warna-warni nan lucu yang bisa dinikmati banyak anak. Dari situlah tradisi kue ulang tahun yang cantik pun menyebar ke seluruh dunia sebagai menu wajib saat perayaan ulang tahun.

Indonesia

Indonesia yang terdiri dari bermacam suku bangsa memang memiliki banyak ragam tradisi ulang tahun. Tradisi adat yang dijalankan sebagian masyarakat Indonesia saat ini sudah berbaur dengan budaya asing yang diadopsi bangsa ini sebagai peninggalan penjajah terdahulu. Berangkat dari alasan kepraktisan, perayaan ulang tahun sudah dikemas dalam pola yang lebih ringkas dan kebarat-baratan. Namun masih ada beberapa orang yang memilih cara

tradisional seperti memotong tumpeng pada peringatan ulang tahunnya. Tumpeng adalah nasi kuning/putih yang dihidangkan dengan berbagai lauk pauk dan dibentuk seperti gunung yang melambangkan kemakmuran.

Bolivia

Dansa Waltz dan memakai serba putih. Pada saat anak perempuan berusia 16 tahun, maka perempuan tersebut akan memakai pakaian putih dan berdansa waltz.

Cina

Makan siang dengan mie ayam. Anak yang berulang tahun memberi hormat pada orang tuanya dan menerima uang dari orang tuanya. Sahabat dan saudaranya diundang untuk makan siang dan mie adalah makanan yang lazim dimakan dengan maksud agar yang berulang tahun memperoleh panjang umur.

Denmark

Bendera terbang. Sebuah bendera diterbangkan melalui jendela dengan maksud sebagai tanda bahwa seseorang yang tinggal di rumah tsb ada yang berulang tahun. Hadiah dan kado diletakkan disekeliling ranjang anak tersebut pada saat sedang tidur, sehingga melihat pd saat bangun tidur.

Italy

Menarik telinga. Telinga si anak yang berulang tahun akan ditarik sebanyak usia anak tersebut.

Jepang

Baju baru. Si anak yang berulang tahun memakai baju baru sebagai tanda, dan mengunjungi kuil setempat.

Amerika Serikat

Kue, lilin dan lagu. kue dengan lilin diatasnya berdasarkan umur anak tersebut. Kemudian menyanyikan lagu "selamat ulang tahun" dan diakhir lagu tersebut anak itu meniup lilinnya. Jika dapat mematikan lilin dengan sekali tiup, artinya keinginannya pasti terkabul. (mutiara, dari berbagai sumber)

Fakta Tentang Ulang Tahun

Kue ulang tahun pertama diciptakan tukang roti di Jerman

Di abad ke-18, perayaan ulang tahun mulai menyebar ke seluruh dunia, bahkan di China. Di Jerman, perayaan ulang tahun anak-anak haruslah ramah dan menyenangkan. Untuk membuat suasana lebih menyenangkan, dibuatlah kue ulang tahun yang awalnya berbentuk roti. Lalu di atas roti diberi lilin-lilin yang bila ditiup (mitosnya) dapat mengabulkan harapan.

Lagu "Happy Birthday to You" awalnya adalah Lagu Selamat Pagi

Pada tahun 1893, Patty Hill dan Mildred J menulis lagu yang berjudul "Good Morning To All" untuk dinyanyikan oleh siswa-siswa di seluruh dunia. Saat lagu ini sampai di Amerika, keluar berbagai versi lain. Pada tahun 1924, Robert Coleman mengeluarkan buku lagu yang mengganti lirik lagu itu dan diulang-ulang menjadi lagu yang kita tahu sekarang, yaitu "Happy Birthday to You".

Bangsa Yunani menambahkan lilin saat ulang tahun

Konon, Bangsa Yunani yang memperkenalkan tradisi lilin ulang tahun. Warga Yunani akan mempersembahkan kue berbentuk bulan untuk Artemis dengan beberapa lilin di atas kue. Mereka memakai lilin sebagai refleksi cahaya bulan dan kecantikan. Akhirnya tradisi ini dipakai banyak orang untuk merefleksikan ulang tahun sebagai awal kehidupan baru yang lebih bersinar.

Ulang Tahun ke-17 berarti telah dewasa

Entah siapa yang memulai, pada umumnya umur 17 adalah umur seseorang dianggap telah dewasa. Di Indonesia, seseorang yang telah berumur 17 tahun berhak memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP), Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan disebut sebagai pemilih aktif yang memiliki hak suara untuk digunakan pada pemilihan umum. Namun di Bolivia, seorang gadis dianggap dewasa bila telah berumur 16 tahun.

Lilin angka sebagai penanda usia

Ingin ulang tahun Anda berkesan? Tambahkan lilin angka di atas kue tart yang menandakan usia Anda. Bila Anda ingin melupakan berapa usia Anda saat ini (biasanya yang sudah berusia 40 tahun keatas), maka tancapkan saja lilin biasa bukan lilin angka. (Mutlara)

Ilustrasi


KOMUNITAS MATANESIA



FESTIVAL FOTO SURABAYA
2014

26 Mei - 1 Juni 2014
Atrium Utama - Grand City
Surabaya

ekspresikan karyamu !

PESTA FOTOGRAFI, pertama dan terbesar di wilayah timur Indonesia.

Ajang bergengsi bagi insan foto untuk apresiasi dan kreativitas dalam karya, menjalin silaturahmi antar komunitas, serta berbagi wawasan seputar dunia fotografi.

Informasi acara, selengkapnya tercantum di :

 Festival Foto Surabaya

 2014FFS

Sekretariat :

PANITIA FESTIVAL FOTO SURABAYA 2014
Komplek Ruko Klampis Square
Jl. Klampis Jaya Blok C 34 Surabaya
Telp : 031 700 30151
email : ffs2014.info@gmail.com

SUPPORTED BY :





IAI | GPM | KRES | Jakarta Photo Club | Jember Photography | KPI Jatin | KIPGAR Indonesia | KPTM | Musikerta | Lensa Manual | Metro Nusantara Jatin | Miling Photo Club | Nusantara Photo Club | PAF - Bandung | PERFORMA - Makassar | Perhimpunan Fotografer Bali | PFI Surabaya | Pocketgraphy Community | Portapak Photography Community | PPS - Surabaya | Fokus Suku | Rumah Kaki Fotografi | Semarang Fotografi | Sika Kencana | Surabaya Anak Fotografi | The Premium | The Rings | Aperture | PERON | AER BLANA | Jangkak Hutan STK25 HANG TURAH | UNESA | UNTOMD | STKCM | STK25A JAWA | Kalibetara | Resolbrug

BENOA PORT JAZZ FESTIVAL



PELINDO III
www.pp3.co.id

BENOA CRUISE TERMINAL, BALI
MARCH 28, 2014

TOMPI, BLP, BENNY LUKUMAHUA FEAT MONITA TAHELA,
ENDAH RHESA, SYAHARANI DAN LOCAL BALI BAND